PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

LOT DO MONTEVIDEO

str. 4



37 (1711) ● 9.09.1984 CENA 20 zł

SKRZYDLATA POLSKA



50 LAT TEMU

CHALLENGE 1934

Zwycięska załoga w Challenge'u 34: Kpt. pil. Jerzy Bajan (z lewej) i Gustaw Pokrzywka. Zdjęcie: archiwum.

Z LOTU PO KRAJU

PROMOCJE W SZKOŁACH CHORĄŻYCH

26 sierpnia br. odbyły się uroczyste promocje w szkołach chorążych WP.

W Szkole Chorążych Wojsk Radiotechnicznych w Jeleniej Górze nominacji dokonał komendant Wyższej Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej, gen. bryg. **Tadeusz Jemioło.** Prymus szkoły — mł. chor. **Krzysztof Wróbel.**

W Szkole Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych w Zamościu nominacji dokonał szef sztabu Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. **Jerzy Zych.** Prymus szkoły — mł. chor. **Paweł Rudziński.**

W Szkole Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych w Oleśnicy nominacji dokonał zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych ds. techniki i zaopatrzenia, gen. bryg. **Zdzisław Pietrucha.** Prymus szkoły — mł. chor. **Andrzej Maksymiuk.**

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW

W Aeroklubie Leszczyńskim — Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. przeprowadzono w pierwszej połowie sierpnia szybowcowe mistrzostwa Polski juniorów. Startowało 48 pilotów, wśród nich dwóch z RFN. Rozegrano 7 konkurencji. Mistrzem Polski w klasie klub został **Zbigniew Kunas** (Aeroklub Opolski) — 2 574 pkt., przed **Eugeniuszem Szkucikiem** (Rybnik) — 2 551 pkt. i **Piotrem Łukasikiem** (Zamość) — 2 461 pkt. W klasie standard najlepszy okazał się **Adam Krasnodębski** (Opole) — 3 847 pkt., który wyprzedził **Tomasza Kroka** — 3 782 pkt. i **Roberta Kroka** — 3 707 pkt. (obaj z Aeroklubu w Stalowej Woli).

DOBRY ZNAK DLA LOTU

Osiągnięte ostatnio wyniki naszego przewoźnika powietrznego pozwalają przypuszczać, że założony na 1985 rok plan przewozów LOTU, który zakładał uzyskanie rezultatów rekordowego 1979 roku, jest realny. Podjęte przez LOT działania handlowe spowodowały, że w I kwartale br. przewozy pasażerskie stanowiły aż 88,7% analogicznych wyników 1979 roku. Wynik ten o 12,7% przekracza zadania planowe przy jednoczesnym osiągnięciu 72% wykorzystania miejsc w samolotach (w 1979 wynosił on 60%).

Systematycznie zwiększana jest częstotliwość lotów na wielu kierunkach. Swoisty rekord dzierży Istambuł (6 razy tygodniowo), przybyło drugie połączenie z Krakowa do Rzymu oraz Warszawy z Algierem. Dalej idą: Kopenhaga, Frankfurt, Londyn, Sztokholm, Genewa, Madryt i Wiedeń. Wzrasta nie tylko ilość rejsów ale i zwiększa się oferowanie miejsc przez zamianę na większy samolot (Genewa, Madryt, Wiedeń).

Odnotujmy jeszcze fakt zakupu kolejnego samolotu dalekiego zasięgu Ił-62M, których obecnie LOT posiada siedem. Dział Charterów dysponuje dodatkowo 6-miejscowym Piperem Senecą, 17—24-miejscowymi odrzutowcami Jak-40 i śmigłowcami, z których korzystają zarówno biura turystyczne, myśliwi, zespoły sportowe i artystyczne. Aby zrealizować wszystkie zadania przewozowe w okresie od 1 czerwca do 31 października br., LOT wypożyczył od Aerofłotu i Taromu dwa samoloty Ił-62M.

MISTRZOSTWA JUNIORÓW W AKROBACJI SAMOLOTOWEJ

W Aeroklubie Radomskim przeprowadzono w dniach 11—17 sierpnia mistrzostwa Polski juniorów w akrobacji samolotowej. Startowało 16 zawodników, w tym 3 kobiety, na samolotach Zlin-526F, Zlin-42M i Zlin-142. W grupie A tytuł mistrzowski zdobył **Witold Chodorowski** (Aeroklub Podkarpacki), w grupie B najlepszy był **Tadeusz Jakubiec** (Aeroklub Rzeszowski).

NIEUDANE MISTRZOSTWA KOBIET

W Aeroklubie Zagłębia Miedziowego w Lubinie próbowano na początku sierpnia przeprowadzić po raz drugi tegoroczne szybowcowe mistrzostwa kobiet. Na starcie stanęło 18 zawodniczek na szybowcach Cobra-15. Niestety, zdołano przeprowadzić tylko jedną konkurencję. Trasę trójkąta 166 km przeleciały tylko dwie zawodniczki — pozostałe lądowały w terenie. Zwyciężyła **Adela Dankowska** (Aeroklub Leszczyński) — 56 pkt., przed **Maksymilianą Paszyc** (A. Wrocławski) — 55 pkt.

W następnych dniach pogoda już nie dopisała i na tym zakończono zawody.

ZAWODY SZYBOWCOWE W LUBLINIE

Z udziałem 34 zawodników z 8 aeroklubów odbyły się na lotnisku Aeroklubu Lubelskiego, w pierwszej połowie sierpnia, XVIII Międzynarodowe Zawody Szybowcowe. Przeprowadzono 6 konkurencji, w których najlepszy okazał się **Waldemar Jaworski** — 4 744,8 pkt., wyprzedzając o 66 pkt. **Dariusza Zacha** oraz o 392,7 pkt. **Mariusza Prandotę** (wszyscy z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku. Trzej startujący w tej imprezie szybownicy węgierscy zajęli dalsze miejsca.

XIX SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. rozpoczęły się 21 sierpnia XIX Szybowcowe Mistrzostwa Polski seniorów, które są rozgrywane w obsadzie międzynarodowej. Pierwszą konkurencją był przelot prędkościowy po trasie trójkąta o obwodzie 501 km (Leszno—Inowrocław—Łódź—Leszno). Całą trasę przeleciało aż 34 pilotów. Jest to wyczyn niezwykle rzadko notowany w warunkach europejskich. Tak masowy przelot trójkąta 500 km nie zdarzyyły się jeszcze w żadnych mistrzostwach krajowych w Europie.

Zwycięzcą konkurencji i pierwszym liderem mistrzostw został **Franciszek Kępka** (Aeroklub Bielsko-Bialski), który uzyskał przeciętną prędkość 94,25 km/h — 1 000 pkt. Drugie miejsce zajął **Eric Siaudeau** (Francja) — 94,04 km/h — 998 pkt., a trzecie — **Janusz Trzeciak** (A. Rzeszowski) — 93,79 km/h — 994 pkt. Na czwartym miejscu zostali sklasyfikowani **Paweł Frąckowiak** (A. Szczeciński) i **Janusz Centka** (A. Leszczyński) — po 91,93 km/h — 971 pkt.

W drugim dniu mistrzostw rozegrano prędkościowy przelot docelowo-powrotny 228 km. Konkurencję ukończyło 49 pilotów na 54 startujących w mistrzostwach. Zwyciężył Francuz — **Eric Siaudeau** — 99,85 km/h — 892 pkt., przed **Stanisławem Klukiem** — 98,54 km/h — 872 pkt.

Do 26 sierpnia rozegrano pięć konkurencji, po których prowadzenie objął Francuz **E. Siaudeau**, na drugim miejscu był **Paweł Frąckowiak**, na trzecim **Henryk Toboła.**

Pełne wyniki i omówienie mistrzostw w następnych numerach.

PRZEPRASZAMY

Chochlik drukarski, przez zamianę litery „z" na „w", zniekształcił znaczenie wyrazu w naszej rozmowie z dowódcą Wojsk Lotniczych w numerze 34. SP. Odnośne zdanie w 2. szpalcie na str. 3, winno brzmieć: „Wojska Lotnicze stanowią powietrzną siłę uderzeniową przeznaczoną do prowadzenia samodzielnych działań bojowych oraz do wsparcia i osłony wojsk lądowych na froncie zewnętrznym". Za ten błąd przepraszamy naszego Rozmówcę i Czytelników.

DZIĘKUJEMY

wszystkim tym Czytelnikom, którzy nadesłali nam pocztówki z pozdrowieniami z lotniczych wakacji oraz przesłali dla redakcji życzenia z okazji Swięta Lotnictwa.

ZMARLI

18 sierpnia 1984, w wieku 40 lat, **ANDRZEJ GĄSOWSKI**, długoletni pracownik PLL LOT, ZUA, a ostatnio Lotniczego Zespołu Terenowego PUL Aeropol w Gdańsku, instruktor mechaników pokładowych samolotów An-2 i śmigłowców Mi-8, uczestnik wielu akcji ratowniczych na Bałtyku, wyróżniony odznakami: Zasłużony dla Transportu PRL, Zasłużony dla Ziemi Gdańskiej oraz Zasłużony Pracownik Polskiego Ratownictwa Okrętowego.

20 sierpnia 1984, w wieku 87 lat, **STANISŁAW PAWLUĆ**, mjr w st. spocz. pil., zasłużony oficer lotnictwa polskiego, oficer 3 i 5 pułku lotniczego, uczestnik Wojny Obronnej Polski 1939, pracownik PLL LOT (1947—1952), długoletni redaktor Wydawnictw Komunikacji i Łączności (1952—1968); odznaczony Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari, 3-krotnie Krzyżem Walecznych.

40-LECIE LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

CENTRALNE UROCZYSTOŚCI ŚWIĘTA LOTNICTWA W POZNANIU

23 sierpnia, w dniu Święta Lotnictwa Polskiego, w auli Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu odbył się uroczysty koncert, w którym wzięli udział: członek Biura Politycznego KC PZPR **Stanisław Kałkus** i zastępca członka Biura Politycznego KC PZPR, minister Obrony Narodowej, gen. broni **Florian Siwicki.** Przybył przedstawiciel naczelnego dowództwa Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw-Stron Układu Warszawskiego przy Wojsku Polskim gen. armii **Afanasij Szczegłow.** W koncercie wzięli udział gospodarze miasta i województwa poznańskiego, reprezentanci stronnictw politycznych i PRON, przedstawiciele kilku pokoleń lotniczych, ludzie świata nauki i kultury, weterani Powstania Wielkopolskiego, kombatanci II wojny światowej, reprezentanci załóg robotniczych, młodzież.

Witając zebranych dowódca Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. **Tytus Krawczyc,** przypomniał genezę i chlubne karty ludowego Lotnictwa Polskiego, jego rozwój i współczesność.

WYSTĄPIENIE MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

Następnie głos zabrał gen. Florian Siwicki. Zegar historii — powiedział m. in. minister Obrony Narodowej — odmierzył cztery dziesiątki lat od dnia, w którym znów na ojczystym niebie pojawiły się samoloty z polskimi znakami rozpoznawczymi, dodając narodowi polskiemu wiary w zwycięstwo w jego heroicznej walce z faszyzmem niemieckim. Pojawiły się nie na odległych polach bitewnych, lecz nad Wisłą i Pilicą, na przyczółku Warecko-Magnuszewskim, nad polską ziemią.

Piloci 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" wykonali tamtego sierpniowego ranka postawione im zadania bojowe. Zamykaliśmy w ten sposób, tak tragicznie w 1939 roku doświadczoną i tak ogromnymi stratami okupioną — mimo męstwa pilotów — bolesną niemoc polskiego lotnictwa. Czas potwierdził, że tamten start z polowego lotniska w Zadybiu Starym — przed 40 laty — był startem w pomyślną dla naszego ludowego lotnictwa przyszłość.

Począwszy od 23 sierpnia 1944 żołnierz z piastowskim orłem na czapce, walcząc przeciwko hitlerowskiemu najeźdźcy w sojuszniczym szeregu z żołnierzem radzieckim, zyskał również polskie wsparcie z powietrza. Polscy piloci, wyposażeni w sprawdzone w bojach samoloty produkcji radzieckiej, po mistrzowsku wykorzystując ich powszechnie uznane walory techniczno-bojowe, skutecznie osłaniali formacje wojsk lądowych, torowali im drogę w atakach na pozycje wroga. Przybliżali upragniony moment wyzwolenia kraju, nadejścia dnia zwycięstwa. Brali zasłużony i skuteczny odwet za tragedię i upokorzenie września.

Jubileusz ludowego Lotnictwa Polskiego obchodzimy w poczuciu dobrze spełnionego wobec ojczyzny żołnierskiego obowiązku. Od z górą 39 lat niebo nad Polską jest czyste i spokojne. Powietrzne granice Rzeczypospolitej są bezpieczne i skutecznie strzeżone. Jest to rezultat naszej przynależności do Układu Warszawskiego, naszego trwałego sojuszniczego współdziałania i braterskiej współpracy z potężnymi siłami powietrznymi Związku Radzieckiego. Jest to również efekt bojowego i szkoleniowego trudu wszystkich pokoleń polskich pilotów w całym minionym 40-leciu.

Swoje umiejętności nasi piloci dokumentują w codziennym szkoleniu i bojowym czuwaniu. Dowodzą ich zwłaszcza wykonywaniem złożonych zadań, często nowatorskimi rozwiązaniami w czasie wspólnych, sojuszniczych ćwiczeń. Potwierdzają, że polska pasja zdobywania powietrznych przestworzy wciąż jest żywa. Również sukcesy pilotów sportowych zaświadczają, że polska lotnicza legenda trwa.

W czterdziesty pierwszy rok — powiedział gen. Siwicki, zwracając się do żołnierzy Wojsk Lotniczych — wkraczacie bogatsi o cenne doświadczenia dotychczasowej walki i służby, ze znaczącym dorobkiem we wszystkich dziedzinach życia wojskowego. Za owocny żołnierski trud codzienny i patriotyczną ofiarność, za wkład w umacnianie naszych powietrznych rubieży, za bojową służbę składam wam, towarzysze lotnicy — w imieniu I sekretarza KC PZPR zwierzchnika Sił Zbrojnych PRL, gen. armii Wojciecha Jaruzelskiego i swoim własnym — serdeczne, żołnierskie podziękowanie. Podziękowanie to składam wszystkim ludziom naszego lotnictwa — tym w żołnierskich mundurach i ubraniach cywilnych, pełniącym służbę i pracującym w instytutach i ośrodkach naukowo-badawczych, w szkolnictwie, przemyśle lotniczym i rozległym lotniczym zapleczu — Aeroklubie PRL.

Pozdrowienia i życzenia od radzieckich lotników przekazał gen. lejtn. lotnictwa **Dymitr Bobrow.**

ODZNACZENIA DLA ZASŁUŻONYCH

Przedstawicielom: Zakładów Przemysłu Metalowego H. Cegielskiego, poznańskiej Fabryki Łożysk Tocznych, Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Poznaniu, Huty Aluminium Konin w Koninie, Kombinatu Górniczo-Hutniczego Miedzi w Lubinie, Kombinatu PGR Bieganowo, Kombinatu Rolniczych Spółdzielni Produkcyjnych im. ludowego Lotnictwa Polskiego w Wilczynie, Przedsiębiorstwa Urządzeń Przemysłowych Mostostal i Zrzeszenia Producentów Mebli w Poznaniu, Szkoły Podstawowej nr 24 im. ludowego Lotnictwa Polskiego w Poznaniu wręczono medale Zasłużonemu dla Lotnictwa.

Tego samego dnia w Sali Tradycji Wojsk Lotniczych w Poznaniu przedstawiciele najwyższych władz partyjnych i państwowych spotkali się z zasłużonymi żołnierzami lotnictwa. Tytuły i odznaki Zasłużony Pilot Wojskowy PRL otrzymali m.in. płk pil. **Julian Grzegorczyk,** kmdr pil. **Tadeusz Pawlaczek** i ppłk pil. **Jan Woźniak.** Krzyżami Oficerskimi Orderu Odrodzenia Polski udekorowano m.in. płk. **Antoniego Milkiewicza** i **Zenona Matysiaka.**

W przeddzień 40. rocznicy ludowego Lotnictwa Polskiego, 22 sierpnia, odbyło się w Sali Tradycji Wojsk Lotniczych w Poznaniu spotkanie dowództwa i Rady Wojskowej Wojsk Lotniczych z żołnierzami zawodowymi i pracownikami cywilnymi tego rodzaju sił zbrojnych oraz oficerów innych okręgów wojskowych i rodzajów sił zbrojnych, współdziałających z wojskami lotniczymi w realizacji zadań obronnych. Obecni byli także oficerowie rezerwy, reprezentanci organizacji społecznych i technicznych, weterani polskich skrzydeł.

W uznaniu zespołowego i indywidualnego wkładu w dotychczasowy rozwój naszych sił powietrznych i zapewnienia im wysokiego stopnia gotowości i sprawności bojowej wiele instytucji, organizacji, żołnierzy zawodowych i osób cywilnych otrzymało odznaczenia państwowe i wyróżnienia lotnicze. Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski udekorowano płk. **Edmunda Burzymowskiego.** Wręczono też medale Za Udział w Walkach o Utrwalenie Władzy Ludowej. Medalem Zasłużonemu dla Lotnictwa wyróżniono m.in. płk. **Stanisława Brokowskiego,** ppłk. **Władysława Jankowskiego.** Medale te otrzymała również Drukarnia Wojskowa w Poznaniu oraz Oddział Wielkopolski Stowarzyszenia Dziennikarzy PRL. Wręczono również zasłużonym pilotom honorowe pamiątkowe statuetki Ikara, a także białą broń boczną.

Tego samego dnia gen. dyw. pil. **T. Krawczyc** spotkał się z weteranami polskich skrzydeł.

W 1 PUŁKU „WARSZAWA"

25 sierpnia br. obchodzono Święto Lotnictwa w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego WOPK „Warszawa". Podczas uroczystości na płycie lotniska, w których wzięli udział m.in. mieszkańcy okoli, harcerze i inni zaproszeni goście, odczytano list premiera gen. broni **Wojciecha Jaruzelskiego** do żołnierzy pułku. Nawiązując do tradycji, dowódca Wojsk OPK, gen. dyw. **Longin Łozowicki,** podkreślił w przemówieniu, że w bojowym wysiłku lotników polskich podczas II wojny światowej jednakowo ważny był wkład obrońców polskiego nieba w 1939, lotników PSZ na Zachodzie, jak i ludowego lotnictwa utworzonego w ZSRR, którego tradycje kontynuuje pułk „Warszawa". W uroczystościach uczestniczył m.in. przedstawiciel Wojsk Lotniczych, szef sztabu gen. bryg. pil. **Jerzy Zych** oraz przedstawiciel Armii Radzieckiej gen. lejtn. lotnictwa **Georgi Skorniakow,** który również zwrócił się do zebranych w krótkich słowach pozdrowienia.

Wśród odznaczonych tego dnia znaleźli się zarówno oficerowie, podoficerowie i żołnierze z najmłodszego pułkowego pokolenia, jak i weterani. Medalami Za Zasługi dla Obronności Kraju odznaczono m.in. płk. **Jana Starca,** ppor. **Henryka Świdniaka,** chor. **Jana Stryszaka,** st. kpr. **Andrzeja Bukowskiego.** Medale Za Zasługi dla Wojsk Obrony Powietrznej Kraju i medale Zasłużonemu dla lotnictwa otrzymali m.in. ppłk pil. **Jacek Tutej,** mjr pil. **Edward Stroik,** kpt. **Benedykt Milewczyk,** ppor. pil. **Stanisław Felner,** chor. nawig. **Piotr Kietliński.** Sztandar pułku udekorowano odznaką Za Zasługi dla Rozwoju Województwa Radomskiego.

Uroczystości zakończyła defilada pododdziałów pułku oraz pokaz lotniczego sprzętu, wśród którego można było zobaczyć najnowszy samolot lotnictwa WOPK — MiG-23mf, a ponadto MiGi-21pfm, TS-11 Iskrę, An-2, PZL-104 Wilgę w wersji retranslacyjnej oraz śmigłowiec Mi-2.

W 2 PUŁKU „KRAKÓW"

Uroczystości z okazji Święta Lotnictwa odbyły się również w 2 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Kraków".

W WARCE

W Warce 26 sierpnia odbyły się uroczystości Święta Lotnictwa. Licznie przybyło na nie społeczeństwo regionu oraz młodzież. Uroczystości odbyły się przed pomnikiem symbolizującym czyn zbrojny lotników polskich, walczących na wszystkich frontach II wojny światowej. Obecni byli: dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, gen. dyw. **Longin Łozowicki,** dowódca Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. **Tytus Krawczyc,** przedstawiciel Armii Radzieckiej gen. lejtn. lotnictwa **G. Skorniakow.**

Po okolicznościowych przemówieniach odbył się apel poległych. U stóp pomnika złożono wiązanki kwiatów.

W RZESZOWIE

40-lecie ludowego Lotnictwa Polskiego stało się okazją do zorganizowania 26 sierpnia w Jasionce k. Rzeszowa wielkich pokazów lotniczych. Ich organizatorami byli dowództwo Wojsk Lotniczych, Aeroklub Rzeszowski, Ośrodek Badawczo-Rozwojowy WSK Rzeszów. Pokazy oglądało ok. 35 tys. widzów.

CHROŃMY ŚRODOWISKO Z POWIETRZA

Naukowcy nie ustają w wysiłkach poszukując coraz bardziej bezpiecznych środków do produkcji rolniczej i bezodpadowych technologii przemysłowych. Poza chemicznymi metodami ochrony roślin rozwija się metody biologiczne, genetyczne, biodynamiczne. Metody te wymierzone są dokładnie przeciw określonym szkodnikom, a nie oddziaływają na inne organizmy żywe, bądź mają na celu utrzymanie stabilności korzystnego układu biologicznego. Spośród metod biologicznych na szeroką skalę stosuje się już tzw. biopreparaty, oparte na mikroorganizmach zjadliwych w stosunku do określonych szkodników. Opracowywane są metody stosowania pasożytniczych lub drapieżnych nicieni, owadów, roztoczy.

Jednym z perspektywicznych obiektów jest maleńki owad — kruszynek (Trichogramma). Określając go bliżej trzeba powiedzieć, że należy do rzędu owadów błonoskrzydłych czyli do tego, do którego należą pszczoły, osy i mrówki, podrzędu owadziarek, a więc błonkówek pasożytniczych i nadrodziny bleskotek — niewielkich owadów o często bardzo pięknym, metalicznym zabarwieniu. Kruszynek należy do najmniejszych przedstawicieli bleskotek i jest dość skromnie ubarwiony, ale ma czerwone oczy. Mierzy zaledwie 0,2—0,4 mm długości. Ma skrzydła o charakterystycznym zaokrąglonym obrysie z długimi rzęskami na ich krawędzi, jednak lata dość niechętnie. Porusza się głównie biegając po powierzchni liści, łodyg i gałązek roślin, potrafi również skakać przy ciepłej i słonecznej pogodzie. Samice kruszynka wyszukują jaja owadów, głównie należących do rzędu motyli i przy pomocy pokładełka składają w nie swoje jaja. Z jaj tych wylęgają się larwy, pożerają zawartość jaja gatunku żywicielskiego i oto zamiast gąsienicy np. owocówki jabłkówki składają w nie swoje jaja. Z jaj tych gatunków wylęgają się dojrzałe stadia kruszynka, gotowe do porażania następnych jaj swoich żywicieli. Rozwój pasożyta jest szybki, w ciągu roku w naszych warunkach klimatycznych może zerozwinąć się 6—7 pokoleń kruszynka.

Kruszynek niszczy szkodnika w stadium jaja, a więc zanim ten może spowodować jakiekolwiek szkody. W ramach Międzynarodowej Organizacji Walki Biologicznej w 1983 powołano specjalną grupę roboczą do opracowania mechanizacji masowej produkcji kruszynka i technologii rozprowadzania go w terenie. Duże nadzieje są wiązane z użyciem samolotów do rozprowadzania kruszynka, przede wszystkim na terenach trudno dostępnych dla konwencjonalnych środków transportu.

Kilka gatunków kruszynka występuje w Polsce w warunkach naturalnych, dlaczego więc pozwalają na rozmnażanie się szkodników będących ich żywicielami? Przyczyn jest kilka. Szczególnie niskie liczebności kruszynka na wiosnę, sugerują, że wiele z nich ginie w czasie zimy.

Pierwszym problemem jest wyprodukowanie wielkich ilości kruszynka (do ochrony 1 ha powierzchni potrzeba ok. 750 tys. osobników kruszynka) i ten problem jest rozwiązany przy pomocy tzw. żywicieli laboratoryjnych, a nawet opracowuje się technologię „sztucznych jaj". Drugim problemem jest aplikacja w terenie. Na małą skalę można rozwieszać pojemniczki z kruszynkiem ręcznie, rozrzucać je z traktorów lub samochodów, ale na skalę, jaka mogłaby mieć znaczenie przy ochronie kilkudziesięciohektarowych i większych upraw, nadzieja tylko w samolotach. Również ochrona przed szkodnikami terenów trudno dostępnych, takich jak plantacje grochu, fasoli lub też gęsto zabudowanych i zadrzewionych stref podmiejskich, może być najbardziej efektywna tylko z powietrza.

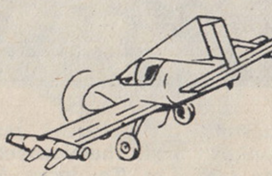
Obecnie kruszynka stosuje się do zwalczania szkodników roślin w wielu krajach (Bułgaria, Chiny, Holandia, Francja, Indie, Meksyk, Niemcy). Jednak na dużą skalę jest stosowany tylko w kilku krajach. W Związku Radzieckim „trichogramuje się" obszar ok. 13,5 miliona hektarów, również w Chinach i Bułgarii stosuje się kruszynka na dużych obszarach. Ochrania się kukurydzę i inne uprawy zbożowe, buraki cukrowe, kapustę, sady, trzcinę cukrową. W Bułgarii opracowano technologię kapsułkowania jaj owadów zawierających kruszynka na taśmie tekturowej a następnie rozsiewania kapsułek z samolotu. Urządzenie aplikujące jest niewielkie (1 kg jaj żywiciela zawierających kruszynka wystarcza do zabiegu na 60 ha), technologia produkcji kruszynka dość tania, ale transport na samolotach An-2 do tanich nie należy.

Nadzieją do szerszego stosowania kruszynka w naszym kraju mógłby być opracowany właśnie samolot PZL-126. Według konstruktora, inż. Andrzeja Słocińskiego, zużywa mniej więcej tyle paliwa co mały Fiat. Dalszą zaletą byłyby niewielkie potrzeby w zakresie lądowisk. Mamy nadzieję, że również cena samolotu będzie dość przystępna.

Ze względu na niewielki udźwig, PZL-126 mógłby mieć zastosowanie w rolnictwie i w leśnictwie do rozsiewania małoobjętościowych pestycydów i kruszynka, ewentualnie innych środków biologicznego zwalczania. Stosowanie kruszynka mogłoby mieć charakter doraźny — na konkretnych uprawach przeciwko konkretnym szkodnikom, np. przeciwko sówkom na zbożach i warzywach, pachówce strąkóweczce na grochu, omacnicy prosowiance na kukurydzy.

Znacznie szersze zastosowanie miałby kruszynek i samolot w sytuacjach, gdy klasyczna ochrona roślin nie może lub nie powinna być stosowana, a więc na terenach rekreacyjnych, drobnomozaikowej i gęsto zabudowanej gospodarce podmiejskiej i wiejskiej, przeciwko licznym szkodnikom z rzędu motyli atakujących nasze sady, ogrody, warzywniki, uprawy kwiatów i niewielkie uprawy polowe. Przy czym zabieg ten objąłby cały kompleks terenów, np. całą gminę.

W lasach i zadrzewieniach kruszynek mógłby pomóc w ograniczaniu liczebności tak groźnych szkodników jak strzygonia choinówka, poproch cetyniec, osnuja gwiaździsta, zwójki. Na wymienionych terenach zabiegi miałyby charakter profilaktyczny i wzbogacający, wspomagający naturalne elementy regulacji biocenotycznej.



Przypuszczalnie 2—3-krotne wypuszczenie kruszynka wiosną i latem powinno przynieść dostatecznie dobre efekty. W sprzyjających warunkach środowiskowych jedna kolonizacja może oddziaływać przez wiele lat, jednak ze względu na wspomniane okresowe braki żywicieli i stosowanie chemicznego zwalczania owadów, powtarzanie co pewien czas wprowadzania nowych zastępów kruszynka wydaje się niezbędne.

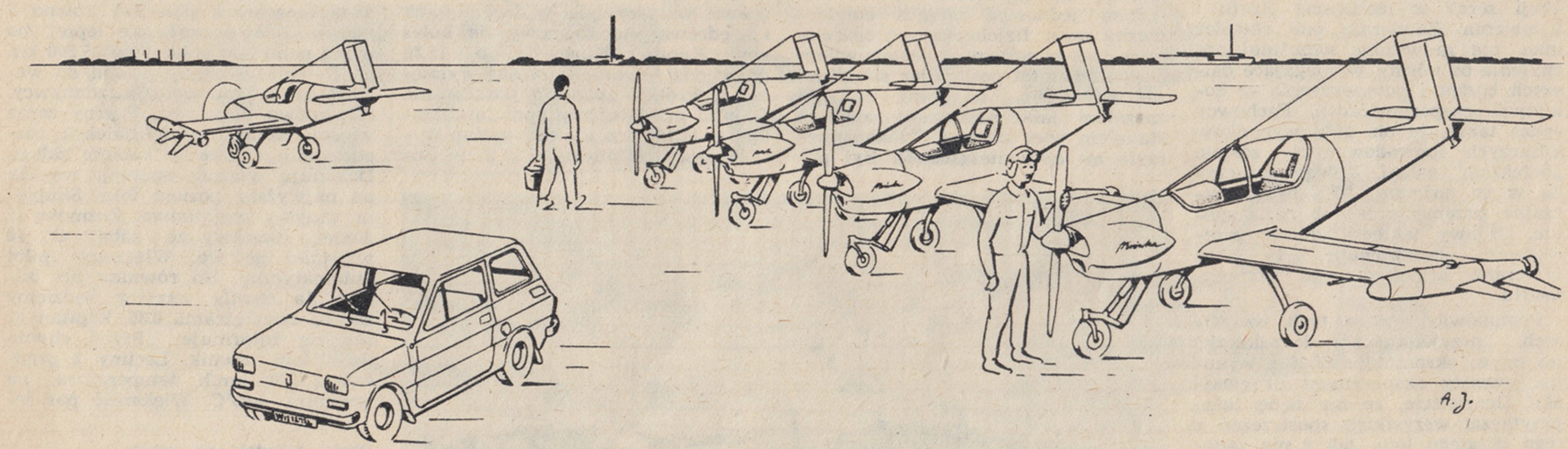
Nie mniej ważne zastosowanie widzimy dla PZL-126 w badaniach naukowych i sygnalizacji. Wyposażony w aparaturę fotograficzną i inne urządzenia badawcze mógłby pomóc w ocenie zagrożenia pożarowego i innych klęsk żywiołowych, rozpoznania ognisk gradacji szkodników, masowego wystąpienia chorób roślin, określenia źródeł zanieczyszczenia środowiska (zapylenie, zadymienie, zawartość SO_2 w powietrzu, „zakwity" jezior i innych cieków wodnych, zrzuty ścieków).

Samolot ten, wyposażony w urządzenia do pobierania próbek powietrza z różnych warstw atmosfery i znad różnych nawet niewielkich i trudno dostępnych obszarów, mógłby być nieocenionym źródłem naukowych danych dla instytucji badających stan biosfery i zagrożenia naturalnego środowiska.

Bliższe praktyki byłoby zastosowanie tego samolotu wyposażonego w chwytaki tak zwanego planktonu powietrznego, unoszącego się nad uprawami i lasami do precyzyjnego stwierdzenia istnienia i stopnia nasilenia występowania niektórych szkodników, np. mszyc, przylżeńców i do badań nad rozprzestrzenianiem się poszczególnych gatunków.

Z tego pobieżnego wyliczenia wynika, że taki samolot powinny mieć: Okręgowe Zarządy Lasów Państwowych, Wojewódzkie Stacje Kwarantanny i Ochrony Roślin, wojewódzkie urzędy gospodarki przestrzennej, agendy Urzędu Ochrony Środowiska, ekologiczne instytuty badawcze, a nawet większe kombinaty rolne, poza, oczywiście Zakładem Usług Agrolotniczych PZL. Powinniśmy nie tylko wiedzieć, że jesteśmy zatruwani i biadolić nad ubocznymi skutkami uprzemysłowienia kraju, ale powinniśmy mieć szybką i rzetelną informację o zagrożeniu i możliwości natychmiastowego przeciwdziałania.

JAN KOT
TADEUSZ PLEWKA
Instytut Ekologii PAN



Rys. Andrzej Jankowski

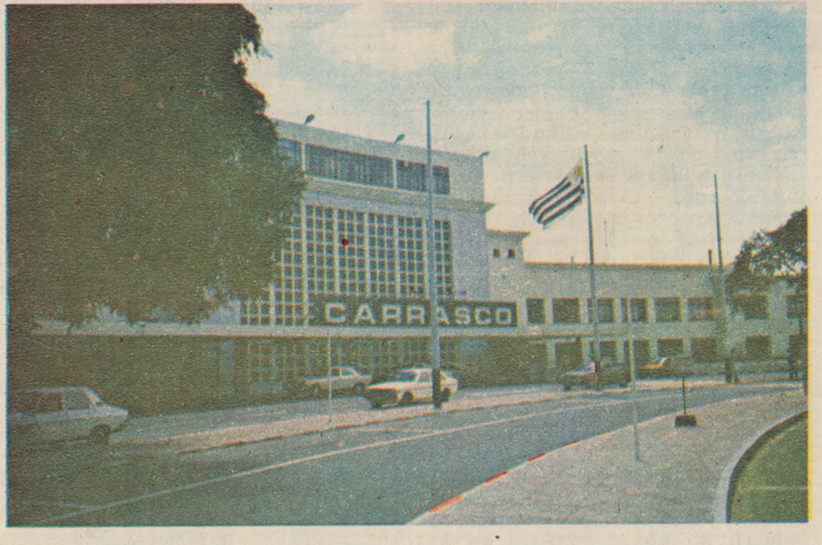
LOT DO MONTEVIDEO (1)

JACEK BARCICKI



Obok: Samolot LOTU na urugwajskiej ziemi. Poniżej: Centrum Montevideo. Poniżej, z lewej strony: Port lotniczy Carrasco.

W czasie podróży dookoła świata jeden z marynarzy Magellana zawołał radośnie i głośno: Widzę górę! Dokladnie brzmiało to chyba „Monte video eu", gdyż był on Portugalczykiem... Widziałem również owo wzgórze – cerro, jak go tam nazywają, ale ta miła chwila nie była głównym celem mej dalekiej podróży, z której raport przedstawiam teraz Czytelnikom. Będzie to swoista próba dziennikarskiej fotografii podróży od wewnątrz, owego czasu, który upływał z szybkością znacznie większą niż 900 km/h i powodował tak przeróżne zmiany w nas wszystkich: załodze, pasażerach oraz także tych, od których odlecieliśmy...





Zanim usiadłem w samolocie LOTU sięgnąłem po fachowe pismo „The Lancet", w którym przeczytałem o wszystkich sensacjach fizjologicznych i medycznych, jakie towarzyszą takim jak moja podróżom. Opisano tam eksperyment przeprowadzony przez Argentyńskie Linie Lotnicze: na trasie Buenos Aires — Paryż na trasie 11 000 km: badaniom poddano zarówno załogę, jak i pasażerów. Pobierano krew, wyznaczano zawartość kreatyniny. Dokonywano również badań elektrokardiograficznych i encefalograficznych. Te ostatnie wśród załogi w okresie najspokojniejszej fazy pracy (lot przy włączonym autopilocie) wykazały stan poważnego zmęczenia przejawiającego się zapadaniem w nerwową i płytką drzemkę.

Inne badania potwierdziły hipotezę, że zakłócenia w wydzielaniu wewnętrznym po szybkich przelotach na trasach równoleżnikowych trwają tyle dni, ile wynosi połowa różnicy czasu pomiędzy miejscem startu i lądowania. Elektrokardiogramy potwierdziły także wcześniejsze dane, mówiące o wzmożonej akcji serca w momencie startu i lądowania. Zawierają one również inne, nie zauważone wcześniej odchylenia od normy, wymagające dalszych badań i potwierdzenia w kolejnych eksperymentach. Fachowcy sądzą także, że ok. 50% wypadków lotniczych spowodowanych zostało „defektem" załogi, a jego przyczyną w co najmniej 20% było zwyczajne przemęczenie lub niewyspanie. Objawy takiego właśnie przemęczenia obserwowane były także w czasie argentyńskiego eksperymentu.

Postanowiłem więc tych wszystkich „przyjemności" doświadczyć na mojej skromnej osobie i wykonać swoisty eksperyment urugwajski! Oczywiście, że nie będę tutaj przytaczał wszystkich spostrzeżeń z tego długiego lotu, jak i nie zademonstruję czytelnikom wykresów częstotliwości uderzeń serca i warunków fizykochemicznych w kabinie samolotu. To dobre dla lekarzy i innych specjalistów, którzy w ostatnich latach zainteresowali się oddziaływaniem lotów związanych z przekraczaniem czasu, a zwłaszcza wpływem, jaki wywierają one na sen.

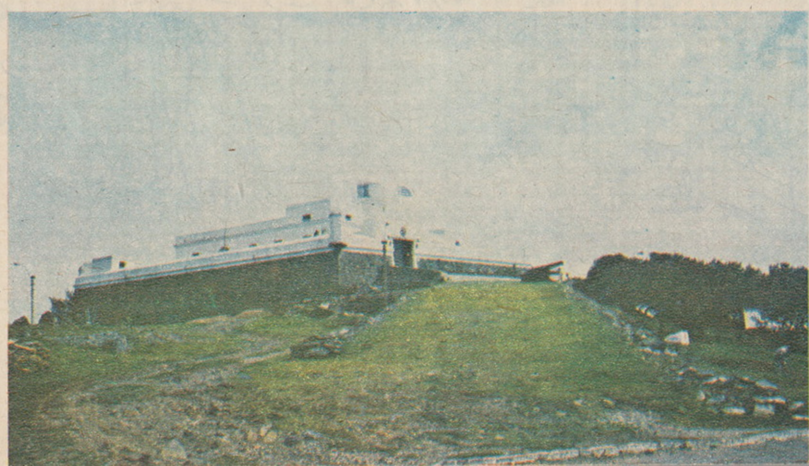
Stwierdzono bowiem, że zapewnienie snu pilotom pracującym w nocy lub których życie jest zdezorganizowane przez zmiany w czasie lokalnym — jest bardzo istotnym problemem dla całego lotnictwa cywilnego. To dotyczy samych załóg. Kłopotem największym dla pasażerów jest natomiast niezdolność do snu u celu dalekiej i szybkiej podróży w czasie lokalnych godzin nocnych oraz trudności w przestawianiu się na inny cykl snu przez kilka dni. Pigułki nasenne nie rozwiązują tutaj absolutnie sprawy, a pilotom są najczęściej zabraniane!

Jako jednostka mająca endogeniczny zegar fizjologiczny o charakterze hormonalnym, postanowiłem obserwować lot posługując się głównie zegarkiem... na ręku. Badania zacząłem jako prawdziwy amator: stanąłem więc na wagę, żona zmierzyła mi ciśnienie (100/65). Był poniedziałek, gdy o godz. 11.00 znalazłem się na lotnisku Okęcie w Warszawie. Pasażerowie lotu czarterowego LO 5033 byli już na miejscu, gdyż przed chwilą przylecieli z Gdańska. To rybacy i marynarze Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich DALMOR, którzy przy wymianie załóg na dalekich łowiskach korzystają z pomocy samolotów.

Startujemy dokładnie o 12.30. Stewardesa na moment zawiesiła głos i już chciała powiedzieć, jak zwykle: "Panie i panowie", ale powiedziała pięknie i dobitnie: „Panowie!" Potem rozniesiono gazety i największym powodzeniem cieszyły się periodyki sportowe. Wiadomo. Chłodne napoje także, choć to dopiero sam początek podróży. O 14.00 dobry i smaczny obiad zjedzony został błyskawicznie. O 14.35 jesteśmy nad Francją, na zewnątrz —50°C. W pierwszej kabinie prawie wszyscy śpią, w drugiej ruch i wędrówki na rozmowy do kolegów. Kapitan Kurowski o 15.30 przechodzi przez samolot, wymieniając krótkie zdania z pasażerami. O 16.25 przelatujemy nad Casablanką, o 17.10 przez okno widzę wysokie góry ze śniegiem, a przed sobą tacę pełną jedzenia. 18.30 — woda z lewej, dziesięć minut później wyłącznie żółty piasek aż po horyzont. Sąsiedzi komentują, że to nie tylko plaża. Widzę koryto rzeki, której już nie ma. Chwilę później wysychający zbiornik z resztkami już chyba nie wody. O 19.45 z głośników dobiega informacja, że za 20 min będziemy lądować w Dakarze, gdzie jest +21°C. Podchodzimy do lądowania łukiem okrążając stolice Senegalu. Siadamy o 20.23. Bardzo głośne oklaski są wyrazem uznania ludzi morza dla kunsztu, lotniczej załogi. Zastanawiam się, czy oni w kabine słyszeli. Potem pytam ich o to. „Nie słyszą, czasem stewardesa powie..."

Z Warszawy do Dakaru było 6 187 km. Przekroczyliśmy wiele granic, przelatywaliśmy nad wieloma państwami. Mijaliśmy szczyty Alp, piaski pustyni i morza. W swym wygodnym fotelu nie czułem jednak ich grozy czy potęgi. Dosłownie jak w fotoplastikonie, gdzie samolot zmienia szybko klisze. Podziwiałem, czasem zrobiłem zdjęcie i po kilku godzinach wysiadłem na afrykańskim kontynencie niemal jak bohater. Dopiero tutaj uświadomiłem sobie, jak samolotowy punkt obserwacyjny pomniejsza okropnie realne wymiary świata. I nie tylko, albowiem w sposób niezwykle sugestywny dodaje nam walorów „zdobywców i odkrywców" świata. A przecież dzisiaj podróżują samolotami na dalekich dystansach niemowlaki i ludzie chorzy na noszach, którzy dają sobie radę równie dobrze jak i wszyscy marynarze. Jestem więc tylko pozornym zdobywcą tysięcy kilometrów i z tą świadomością wchodzę ponownie do samolotu.

O 21.55 stewardesa wita pasażerów w imieniu kapitana L. Jarzębowskiego. Mówi, że polecimy do Rio de Janeiro dokładnie 6 godzin i 40 minut. Nowa załoga — tylko samolot SP-LBC „Joseph Conrad-Korzeniowski" i pasażerowie ci sami. Dzielni i wytrwali! 22.35, wita się z nami sam kapitan i dla uspokojenia dodaje, że w Rio jest +31°C, a nad oceanem polecimy równo 6 godzin. Znowu czuję się lepiej, bo przed nami „do pokonania" 5 500 km i... Równik! Kolejny powód do wewnętrznego zadowolenia zdobywcy. Ale znowu każą jeść. Pijemy coraz więcej. Kończę poniedziałek i rozpoczynam wtorek w kabinie załogi. Dokonują właśnie operacji wejścia na najwyższy poziom lotu. Skupieni wszyscy wyjątkowo. Rozmowy z ziemią, rozmowy ze sobą. O 10 wszystko gotowe. Włączony pilot automatyczny. Do równika już blisko. Za chwilę wszyscy będziemy znowu zwycięzcami. 0.35, kapitan osobiście informuje: "Przed chwilą minęliśmy równik. Lecimy z prędkością 850 km/h, temperatura na zewnątrz —40°C. Większość pasaże-



Obok: Cytadela na wzgórzu.
Zdjęcia autora.

rów już dawno śpi. To jest przecież właściwa pora, trzeba naturalnie pokonywać przeciwności losu. Postanawiam do nich dołączyć, bo jak już po równiku, na co jeszcze można czekać.

Po dwóch godzinach snu budzę się jak nowo narodzony. 2.45, podają gorące serwetki, kolejne pudełko z jedzeniem i doskonałą kawą. Do Brazylii już niedaleko. Przechodzi kapitan i mówi, że dobry wiatr nas nieco „pchnął" i przyspieszamy nasz przylot do Rio. Jeszcze tylko 70 minut lotu. O 4.10 słyszę wypuszczanie podwozia, 10 minut później lądujemy na lotnisku Galeao. Przy najbliższym rękawie stoi samolot LOTU, obok nas odrzutowiec Trans Brasil. Jest tutaj godzina 0.20. a termometr pokazuje tylko +28°C. Chłodniej! Ile to już tych stref czasowych pokonałem? Nie wiem też, jaki mam poziom cholesterolu, ale czuję wyraźnie, że równoleżniki mi jak dotąd specjalnie nie przeszkadzają. Załodze pewnie też nie, skoro wysiadają w Rio. Przedstawiciel LOTU mówi, że tu gwarno i tłoczno i o hotel bardzo trudno. Ma kłopoty ze zdobyciem miejsc dla załóg. Dobrze, że my tu wszyscy nie zostajemy, bo wyszedłby człowiek na ulicę zatańczyć sambę zamiast zwalczać bariery nerwowego snu. Przed nami odlatuje do Dakaru samolot SP-LBE, który pilotuje kapitan E. Łysik. Intuicyjnie czuję, że się z nim jeszcze spotkamy na trasie...

O 6.25 rozpoczynamy kołowanie. Wita się z nami już trzecia z kolei załoga z kapitanem Zb. Kwiatkiem na czele. 6.21 jesteśmy w powietrzu i do pokonania tym razem zostało 1 918 km. Wszyscy bardzo dużo piją, potem jemy kolacjo-śniadanie. W Warszawie o tej porze już wstają. 8.25, kapitan mówi, że za 16 minut lądujemy. O 8.50 wypuszczono podwozie, a o 9.03 silniki stop. Cudownie miękkie lądowanie. Znowu potężne oklaski. Prywatnie wiem, że to był debiut kapitana na tym lotnisku i cieszy mnie bardzo ta reakcja marynarzy. Znają się widać wyraźnie na dobrej lotniczej robocie!

Patrzę na zegarek — w Warszawie jest teraz 9.10, w Montevideo 5.10. Po 20-godzinnym locie, po pokonaniu (!) 13 500 km dotarłem do półmetka urugwajskiego eksperymentu. Jest gorąco i bardzo parno, +24°C, potężne chmury sięgające krańca lotniska Carrasco nie wróżą nic dobrego. Pan Hector Bianco, dyrektor Agencia Maritima Latinoamericana, która współpracuje z Dalmorem mówi, że spodziewają się dzisiaj intensywnego deszczu. Nie przypuszczałem, że na drugim końcu świata przyjdzie mi jeszcze walczyć z barierą wody. Po odprawie paszportowej, gdy wyszedłem na zewnątrz budynku, uczułem po raz pierwszy zmęczenie. Ale to chyba była reakcja organizmu na tę dosłowną lepkość powietrza. Było trudno oddychać, a na czole pojawiły się maleńkie kropelki potu. Do środka miasta wjeżdżam w strugach tropikalnej ulewy. W hotelu jest bardzo gorąco i włączenie wentylatora niewiele pomaga. Po otwarciu okna jest jeszcze gorzej. Ale trzeba się radykalnie adaptować do miejscowego rytmu dnia. Zjadłem więc o 8.00 (w samo południe mojego biozegarka) śniadanie, potem wziąłem prysznic i położyłem się na moment. Usnąłem w ciągu sekundy, by obudzić się dokładnie po dwóch godzinach. Czułem się teraz jak nowo narodzony i to po całonocnym odpoczynku. Około 11.00 deszcz nieco zelżał i uznałem, że można podjąć próbę zobaczenia miasta i zrobienia choć kilku zdjęć.

(c.d.n.)

APN specjalnie dla „Skrzydlatej Polski"

AEROFŁOT

Radzieckie towarzystwo lotnicze Aeroflot w 1983 przewiozło 109 mln pasażerów, 3 mln t ładunku oraz obrobiło z powietrza 106 mln ha upraw rolnych i lasów. Na rok bieżący zaplanowano mniej więcej takie same wskaźniki, ale — sądząc z wyników I półrocza — będą one nieco przekroczone. Wymienione tutaj liczby są bardzo duże: żadne inne towarzystwo lotnicze na świecie nie ma podobnych wskaźników.

W dziejach Aerofłotu są dwie znamienne daty: rok 1956 i 1976. Pierwsza data związana jest z wejściem na trasy pasażerskie ZSRR samolotów odrzutowych Tu-104. Druga — z przekroczeniem przez Aeroflot po raz pierwszy granicy 100 mln pasażerów przewiezionych w ciągu roku.

Samolot Tu-104, w porównaniu z poprzednim — tłokowym Iłem-14 — miał prawie 3-krotnie większą prędkość, 3-krotnie większą pojemność i mógł przewozić pasażerów bez lądowania o 1000 km dalej. Innymi słowy, nowy samolot pod względem swych możliwości przewozowych ok. 10-krotnie przewyższał poprzedni. Jednak potrzeba było dwóch dziesięcioleci oraz wymiany znacznej części samolotów odrzutowych pierwszej generacji na samoloty drugiej generacji, by Aeroflot mógł przewieźć 100 mln pasażerów w ciągu roku. Od 1976 do 1980 Aeroflot utrzymywał się na tym poziomie. Obecne granice i dalszy postęp wymagają również dalszego odnowienia parku samolotowego, co — naturalnie — można zaobserwować w praktyce. Obecnie 75% wszystkich przewozów pasażerskich przypada na odrzutowce Ił-86, Ił-62, Tu-154 i Tu-134, tj. na samoloty drugiej i trzeciej generacji.

Obecny poziom przewozów oznacza, że co 2—3 mieszkaniec ZSRR raz w roku korzysta z transportu lotniczego. Tego rodzaju komunikacja dostępna jest przede wszystkim dzięki najniższym na świecie taryfom lotniczym. Koszt podróży lotniczej w ZSRR jest 2—3-krotnie niższy od np. obowiązujących na liniach obsługiwanych przez towarzystwa zachodnioeuropejskie lub amerykańskie. Jednak niskie taryfy zmuszają Aeroflot do szczególnie uważnego rozwiązywania problemów ekonomiczności jego pracy.

Jedna z właściwości obecnego etapu rozwoju radzieckiego lotnictwa cywilnego polega na tym, że przewozy powietrzne na krótkich liniach w tych rejonach, gdzie istnieje odpowiednia sieć transportu lądowego i gdzie samolot nie przyniesie większych korzyści pasażerowi, będą wzrastały już nie w tak szybkim tempie jak poprzednio. Natomiast nacisk kładziony jest teraz na zwiększenie liczby dalekich tras bez lądowania — szczególnie w rejonach Syberii, Dalekiego Wschodu i Północy. To, naturalnie, wymaga rekonstrukcji zarówno dworców lotniczych, jak i pasów startowych po to, by porty lotnicze nawet średnich, pod względem liczby mieszkańców, miast mogły przyjmować ciężkie samoloty wielomiejscowe. W bieżącym roku m.in. na obsługę przez samoloty dużej ładowności przejdzie ponad 40 linii.

Składową częścią działalności Aeroflotu są przewozy międzynarodowe. W ostatnich latach administracja USA, jak wiadomo, podjęła szczególnie energiczne wysiłki, by drogą presji na inne kraje wyprzeć Aeroflot ze światowego rynku komunikacyjnego. Czas wykazał, że akcje te były bezowocne i nie znalazły poparcia wśród większości państw, ale nawroty choroby antyaeroflotowskiej również po dziś dzień dają o sobie znać.

W sierpniu 1984 jeden z moskiewskich portów lotniczych — Szeremietiewo — obchodził 25 rocznicę istnienia. Od Szeremietiewa Aeroflot zaczynał epokę przewozów międzynarodowych na większą skalę. W 1959 Związek Radziecki utrzymywał połączenia z 23 państwami, a długość tras zagranicznych Aeroflotu wynosiła nieco ponad 200 tys. km. Obecnie samoloty Aerofłotu latają do 118 miast w 95 krajach, zaś długość tras zagranicznych wynosi ponad 700 tys. km. Niewątpliwie postęp jest widoczny i to nie tylko w zwiększeniu liczby połączeń. Rosną także wielkości przewozów, co — ogólnie rzecz biorąc — jest naturalne dla każdego towarzystwa lotniczego, które dąży do rozszerzenia sfery swej działalności. Jednak czy można w tym przypadku mówić o jakiejś ekspansji? W bieżącym roku Aeroflot na trasach międzynarodowych ma przewieźć nieco ponad 4 mln pasażerów i ok. 100 tys. ładunku. Proszę porównać te liczby z wymienionymi na początku artykułu — 109 mln pasażerów i 3 mln t ładunku — a będzie zrozumiałe, że dla Aeroflotu głównym zawsze był i jest rynek wewnętrzny.

Ponadto znaczną, a ściślej mówiąc, przytłaczającą część przewozów międzynarodowych Aeroflot rozwija w celu zaspokojenia znów potrzeb wewnętrznych. Przytoczymy tylko jeden przykład. W ostatnich latach rozpowszechniła się metoda dostarczania samolotami na statki rybackie wymiennych załóg i brygad remontowych. Statek zawija do najbliższego portu morskiego, gdzie istnieje w pobliżu lotnisko, i tam dokonuje się wymiany załóg i niezbędny remont. Uprzednio przeprowadzano to w porcie macierzystym statku. Nowa metoda ma wiele zalet. W ten sposób Aeroflot przewozi rocznie ok. 135 tys. radzieckich rybaków i remontowców na trasach zagranicznych. A jest to tylko jedna grupa pasażerów...

Ostatnio w prasie zachodniej zaczęła się przewijać jeszcze jedna teza propagandowa, według której Aeroflot rzekomo wykonuje niewłaściwe swoje funkcje, a nawet sami piloci jakoby nie byli całkowicie osobami cywilnymi. Najlepiej w tym przypadku należałoby zacząć od tego, by przeanalizować: z jakich źródeł czerpią swój personel latający największe amerykańskie i zachodnioeuropejskie towarzystwa lotnicze. Co się tyczy Związku Radzieckiego, to trzeba powiedzieć, że żaden kraj na świecie nie dysponuje tak rozwiniętą siecią wyższych i średnich szkół specjalistycznych, w których uczyłby się personel dla potrzeb lotnictwa cywilnego.

Wśród tych szkół znajduje się jedyna na świecie Akademia Lotnictwa Cywilnego, 3 instytuty inżynieryjne, 2 wyższe szkoły lotnicze i ok. 20 szkół średnich kształcących personel latający i techniczny. W wielu tych szkołach wraz z obywatelami radzieckimi uczą się także studenci zagraniczni. Na przykład Kijowski Instytut Inżynierów Lotnictwa Cywilnego wykształcił ponad 1200 specjalistów dla ok. 65 krajów. W marcu br. w tym instytucie odbyła się kolejna promocja: wraz ze studentami radzieckimi otrzymało dyplomy inżynierów 86 absolwentów z 18 krajów.

Związek Radziecki sprzedaje za granicę najróżnorodniejszy sprzęt lotniczy, w tym również najnowszy. Przytoczymy jedynie dwa przykłady z eksportu śmigłowców, tym bardziej że oferowane na rynek zagraniczny maszyny powinny uzupełniać także park śmigłowcowy Aeroflotu. Jednym z najpopularniejszych śmigłowców radzieckich za granicą przez wiele lat był Mi-8. Łącznie sprzedano ponad 1000 tych maszyn. Są one eksploatowane w 40 krajach. Obecnie zastępują je śmigłowce Mi-17. Mają one taki sam udźwig jak Mi-8 — 4 tony — ale charakteryzują się większym zapasem mocy, większą prędkością (240 km/h) i większym zasięgiem (do 460 km). Nową generację śmigłowców ciężkich reprezentuje Mi-26 mogący przewozić do 20 t ładunku. Maszyna ta, zdaniem wielu specjalistów, świadczy o tym, że Związek Radziecki utrzymuje czołowe pozycje w budowie ciężkich śmigłowców. W sumie przemysł radziecki i biura konstrukcyjne prowadzą prace nad doskonaleniem praktycznie całego parku śmigłowcowego: od najcięższych do najmniejszych. Również w tym tkwi rękojmia przyszłych sukcesów Aeroflotu.

MICHAIŁ CZERNYSZOW (APN)

W Moskwie istnieją 4 porty lotnicze: Wnukowo, Domodiedowo, Bykowo i Szeremietiewo (na zdjęciu). Ostatni z wymienionych od 25 lat specjalizuje się głównie w obsłudze lotów zagranicznych. Dwa kompleksy dworcowe tego lotniska mają przepustowość 4 tys. pasażerów na godzinę.



ZE SZKOLNEGO ZESZYTU

Mam przed sobą dwa, wyjęte z redakcyjnego archiwum, zwykłe szkolne zeszyty. Dla ścisłości — dwa bruliony, bo są bardziej „opasłe" i oprawione w sztywne, brunatnej barwy okładki z tzw. preszpanu. Właśnie na tych okładkach, jeszcze niezbyt wprawnym pismem (choć, jak sam pamiętam — kaligrafii wówczas uczono, zamęczając nas „stylizowaniem" i „cieniowaniem" liter przy pomocy całego zestawu różnego typu stalówek) — świetnie czytelny, choć zblakł przez lat tyle atrament, napis:

— na pierwszym brulionie — „KRONIKA CHALLENGE'U 1934 ROKU. JAN NESSLER KL. V" — na drugim: — „JAN NESSLER. SZ. ĆWICZEŃ KL. V przy PSNM" (tego skrótu nie potrafię rozszyfrować — przyp. autora).

Brulion nr 1 „Kroniki" liczy 38 nienumerowanych kart, natomiast brulion nr 2 — zawiera tych kart 18. Nas najbardziej jednak interesuje zawartość tego liczącego już pół wieku dokumentu (bo „Kronika" ma już chyba dziś taką rangę), sporządzonego przez młodego entuzjastę lotnictwa.

Na „Kronikę" składają się, w przytłaczającej części, systematycznie i chronologicznie wklejane wycinki z ówczesnych gazet. Niestety, przy żadnym z nich autor nie podaje źródła — tytułu czasopisma. Domniemywać jednak należy, że pochodzą one z bardzo popularnego wówczas „Ilustrowanego Kuriera Codziennego" (zwanego potocznie przez czytelników „Ikacem") oraz z lokalnej prasy wileńskiej, przypuszczalnie z ukazującego się w tym mieście „Słowa". Dlaczego właśnie z prasy wileńskiej? Wszystko bowiem wskazuje na to, że autor „Kroniki" mieszkał w Wilnie lub też najbliższej okolicy tego miasta i uczęszczał do jednej z tamtejszych szkół. Potwierdzeniem tej tezy może być już pierwsza strona — niejako tytułowa — otwierająca brulion nr. 1. Zacytujmy znajdujący się na niej zapis:

„Komitet challenge'u w Wilnie. W dniu 21 sierpnia br. o godz. 10.30 w sali konferencyjnej województwa odbyło się pierwsze zebranie organizacyjne komitetu lokalnego challenge'u w Wilnie. Na zebraniu tym został wybrany komitet: prezes — woj. Jaszczołt, wiceprezesi — wicewojewoda Jankowski i dyr. Falkowski, członek — inspektor Buczkowski. Ponadto w skład komitetu wchodzi gł. komisarz sportowy w Porubanku (w miejscowości tej znajdowało się wileńskie lotnisko sportowe — przyp. autora) ppłk pilot Iwaszkiewicz prezes aeroklubu wileńskiego.

Komitet uchwalił ufundować nagrodę od mieszkańców ziem północno-wschodnich oraz ofiarować wszystkim uczestnikom challenge'u pamiątkowe plakieciki".

Jak już wspomnieliśmy, „Kronika" składa się głównie z wycinków prasowych. Wpisy dokonane odręcznie przez autora są nieliczne — w formie jakby „tytułów" poszczególnych rozdziałów, np. „Ci, którzy dosiądą samolotów polskich R.W.D.-9 i P.Z.L.-26", „Pierwsze próby samolotów challenge'owych", „Sukces kapitana Jerzego Bajana — Górą R.W.D.-9", „Lot okrężny rozpoczęty. Większość samolotów przebyła 5 etapów", „Wyścig przez dwie części świata...", „Drugi dzień lotu okrężnego Paryż—Casablanca. Włodarkiewicz i Grzeszczyk prowadzą. Brak wiadomości o kpt. Bajanie i Niemcach", „Lot wzdłuż Afryki", „Na włoskim etapie", itp. itd.

Odręcznie także autor sporządził i wypełnił trzy tabele. Pierwsza z nich wylicza 27 miast, przez które prowadzi trasa zawodów. Druga — zajmująca trzy strony brulionu nr 1 — zawiera nazwiska uczestników, podając (przy podziale na startujące ekipy narodowe) — numer samolotu, nazwisko i imię pilota oraz drugiego członka załogi (autor określa go nazwą „towarzysz"), typ samolotu oraz rubrykę „uwagi", która wypełniana została już po ukończeniu zawodów, gdyż znajdują się w niej uzyskane miejsca lub np. stwierdzenia „wycofał się". Trzecia tabela, to właściwie barwna plansza zatytułowana: „Jak rozróżniać samoloty różnych państw". W niej to autor pisze np. — 11 samolotów polskich, będą one malowane na biało-czerwono, 13 samolotów niemieckich, będą one malowane na szaro-srebrno, 6 samolotów włoskich, będą one malowane na czerwono, 3 samoloty czechosłowackie, będą one malowane na zielono... itd. Opis ten uzupełniony jest kolorowymi rysunkami flag państw uczestniczących w challenge'u.

A wycinki prasowe? W przeważającej części są to bieżące wiadomości z przygotowań do zawodów, przeprowadzonych prób technicznych, sytuacji po poszczególnych etapach lotu okrężnego. Sporo miejsca zajmują też wklejone fotografie uczestników lotu, tzw. główki — zarówno pilotów jak też ich, używając określenia autora, „towarzyszy". Ponadto kronika zawiera 16 innych zdjęć prasowych — z oficjalnego rozpoczęcia zawodów (z podpisem „Turniej skrzydeł rozpoczęty!"), fotografie ekip startujących, samoloty na lotniskach i w czasie prób technicznych, z miast etapowych lotu okrężnego itp. Wklejono też dwie mapki z wyrysowaną trasą lotu okrężnego i oryginalny znaczek Poczty Polskiej wydany z tej okazji. Jest to znaczek wypuszczony do obiegu w roku 1932 po pamiętnym sukcesie naszej załogi Żwirki i Wigury, z podobiznami obu lotników i sylwetką ich samolotu, opatrzony czerwonym nadrukiem „Challenge 1934". Tu pewne uzupełnienie — wśród 16 znajdujących się w „Kronice" wklejonych fotografii, które określić by można jako różne — dwie odnoszą się właśnie do zawodów z roku 1932, przedstawiając Żwirkę i Wigurę przy ich maszynie, oraz zwycięski RWD-6 w chwili mijania linii mety na berlińskim lotnisku. Są to zresztą zdjęcia powszechnie znane wszystkim miłośnikom lotnictwa i jego historii, wielokrotnie reprodukowane przy różnych okazjach.

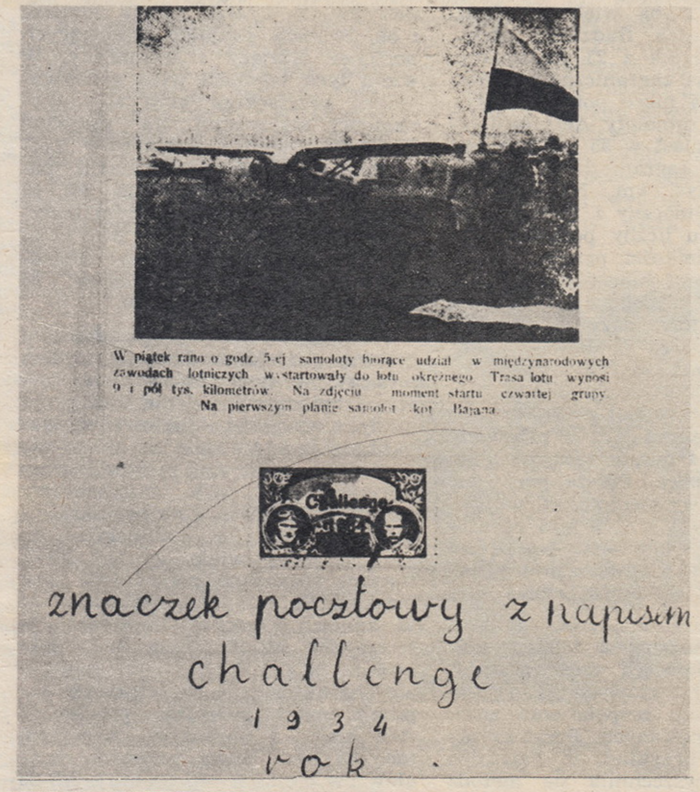
Czas na kilka refleksji natury ogólnej. Czym jest w sumie „Kronika", tak skrupulatnie, z autentycznym zaangażowaniem i starannością prowadzona przez ucznia wileńskiej szkoły? Czy tylko — dawnych wspomnień czar... Z pewnością nie wnosi ona nic do naszej merytorycznej wiedzy o challenge'u 1934 r., zakończonym wspaniałym, dubeltowym sukcesem polskich pilotów Bajana i Płonczyńskiego oraz ich świetnych maszyn RWD-9. Dzieje tych zawodów, ich przebieg, wyniki, perypetie załóg, sukcesy i porażki, towarzysząca „wyścigowi" atmosfera, a także olbrzymi entuzjazm polskiego społeczeństwa po zwycięstwie biało-czerwonych — wszystko to jest znane doskonale historykom polskiego lotnictwa, znalazło swe opracowanie w szeregu fachowych i popularyzatorskich publikacji. Nie spodziewajmy się więc po „Kronice" rewelacji w tej mierze.

Ważne i ciekawe są natomiast inne elementy o charakterze przyczynkarskim. Interesujący jest np. język ówczesnych sprawozdawców prasowych, barwnie i sensacyjnie relacjonujących przebieg zawodów. A także niektóre, mało już dziś pamiętane (a może w ogóle nie znane), wydarzenia towarzyszące zawodom, których ślady też odnaleźć można w zgromadzonych w „Kronice" wycinkach prasowych. Choćby o fakcie uratowania przez kpt. Bajana szybownika, studenta Politechniki Warszawskiej — Stanisława Przytkowskiego, którego szybowiec uległ katastrofie na terenie gminy Wojsk w powiecie sanockim (ówczesne woj. lwowskie). Przebywający na pobliskim miejsca wypadku lotnisku w gm. Załan kpt. Bajan, zajął się rannym szybownikiem, przetransportował go do swego domu, skąd po udzieleniu pierwszej pomocy kontuzjowanego lotnika przewieziono do szpitala w Przemyślu. Uważny czytelnik „Kroniki" znaleźć może więcej podobnych — jak byśmy to dziś określili — ciekawostek...

I jeszcze jedno — chyba bardzo istotne. „Kronika" jest przykładem, jakim wielkim zainteresowaniem cieszyło się lotnictwo wśród młodzieży tego okresu. Przykładem entuzjazmu — który później owocował wspaniałą postawą naszych lotników choćby w okresie minionej wojny.

Czytelnikom „Skrzydlatej" należy się jeszcze jedno wyjaśnienie. Co wiemy o autorze „Kroniki" — Janie Nesslerze? Poza nazwiskiem i faktem, że był uczniem kl. V szkoły przy PSNM (?) w Wilnie — nic. Przed kilkunastu laty została nadesłana do redakcji „Kuriera Polskiego", która prowadziła wtedy akcję zbierania przedwojennych dokumentów i pamiątek o polskim lotnictwie. Większość z nich przekazana została właśnie do archiwum „Skrzydlatej", z którego wydobyliśmy ją z okazji jubileuszu 50-lecia tak pamiętnych dla polskiego lotnictwa sportowego międzynarodowych zawodów lotniczych „Challenge 1934".

TADEUSZ STĘPIEŃ



W piątek rano o godz. 5-ej samoloty biorące udział w międzynarodowych zawodach lotniczych wystartowały do lotu okrężnego. Trasa lotu wynosi 9 i pół tys. kilometrów. Na zdjęciu — moment startu czwartej grupy. Na pierwszym planie samolot kpt. Bajana.

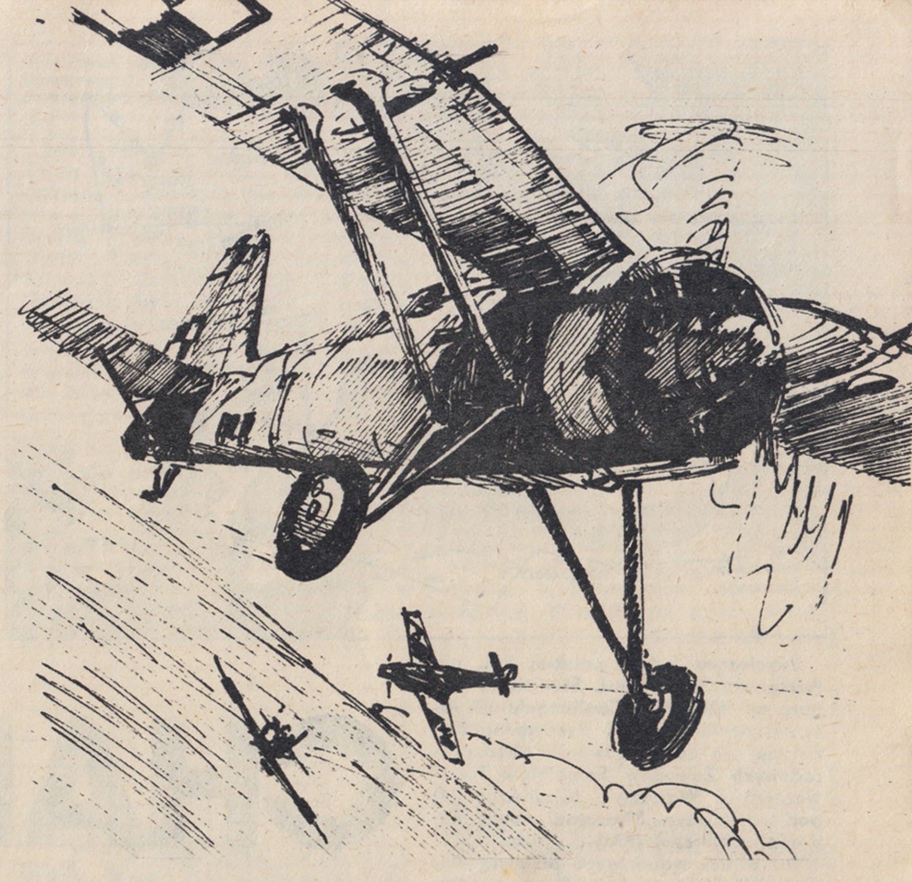
znaczek pocztowy z napisem challenge 1934 rok



Co mówią zwycięzcy: Bajan, Płonczyński, Seidemann i Ambruz?

Złodzieje chcieli „zwędzić" nagrody dla zwycięzców Turnieju

Na zdjęciach: Reprodukcje z brulionów Jana Nesslera. Wyżej — strona z wklejonym zdjęciem samolotu Jerzego Bajana na starcie, znaczkiem pocztowym oraz wpisem autora ● Niżej — wycinek z gazety, z wypowiedziami zwycięzców.



132 ESKADRA MYŚLIWSKA 2

JERZY PAWLAK

6 WRZEŚNIA. Przed południem 6 pilotów 132 eskadry dowodzonych przez kpt. Jastrzębskiego ubezpieczało załogę 34 eskadry (por. obs. Michalak, kpr. pil. Michał Zamojski i ppor. obs., strzelec, Kazimierz Śliwiński), wykonującą rozpoznanie południowego skrzydła Armii POZNAŃ dla oddziałów przegrupowujących się w rejonach Kalisza, Ostrowa Wlkp. i Milicza. Zadanie wykonano bez kontaktu z Luftwaffe, po czym zespół kpt. Jastrzębskiego odleciał na lotnisko Osiek Mały. Z braku sieci obserwacyjno-meldunkowej ubezpieczenie linii kolejowej i rejonu Koło-Konin wykonywały 2 patrole samolotowe, zmieniające się w określonym czasie. Dobra passa pilotów 132 eskadry trwa nadal — ppor. Bibrowicz i kpr. Kuik zniszczyli po 1 Junkersie-86.

Po zlikwidowaniu zasadzki w Gębarzewie, na lotnisku Osiek znalazła się 132 eskadra w komplecie, bez strat w ludziach i samolotach, które intensywnie użytkowane — mimo pieczołowitej opieki mechaników — wymagały gruntownego przeglądu technicznego. Nie było to możliwe. Istniał wprawdzie ruchomy park napraw, stacjonujący w Kutnie, ale zaistniała sytuacja nie pozwalała na trzymał rozkaz przeniesienia do m. Ostrowy k. Krośniewic (ok. 35 km na płn. wsch. od Koła). Zadania na dzień następny — bez zmian.

8 WRZEŚNIA. Po przybyciu o świcie (na nowe miejsce postoju) i rozlokowaniu personelu oraz samolotów, piloci rozpoczęli żmudną pracę patrolową, przepędzając samoloty zwiadowcze czy wyprawy bombowe Luftwaffe, która coraz liczniej nawiedzała obszar operacyjny Armii POZNAŃ, niezależnie od przelotów. W starciach powietrznych ponownie wzrosły zwycięstwa pilotów 132 eskadry: kpt. Jastrzębski zestrzelił 1 Me-110, a pchor. Olewiński Dorniera-17. Własnych strat nie było. Rozkaz dowódcy Lotnictwa Armii POZNAŃ na 9 września polecał: „...Ubezpieczyć własne rozpoznania. Zwalczać lotnictwo npla w rejonie Kutno. Samoloty niezdatne do lotów bojowych oraz zbędny personel i sprzęt odesłać do Bazy Nr 3 Kierz—Lublin..."

9 WRZEŚNIA. W godzinach rannych 2 klucze 131 i 132 eskadry osłaniały załogę Karasia 34 eskadry rozpoznawczej (pchor. obs. Stefan Żmichowski, pchor. pil. Ryszard Malczewski i ppor. rez. obs. Bręczewski jako strzelec), rozpoznającą przedpole Armii POZNAŃ na trasie od Sochaczewa przez Skierniewice—Głowno —Zgierz—Łódź—Ozorków — Poddębice—Łęczyca. Lot ten miał charakter specjalny dla rozpoznania dyslokacji oraz sił i rodzaju wojsk przeciwnika przed planowanym uderzeniem Grupy Operacyjnej gen. Knolla-Kownackiego z Armii POZNAŃ. Po ponad 1,5-godzinnym locie oba klucze powróciły do Krośniewic. Przy lądowaniu kpr. Kuik rozbił samolot (krótkie i jeszcze nie rozpoznane przez pilota lądowisko).

wysyłanie samolotu do przeglądu w parku, gdyż ustawiczne bombardowania Kutna, ważnego węzła komunikacyjnego, uniemożliwiały to.

7 WRZEŚNIA. Eskadra odnotowała dalsze zwycięstwa powietrzne, ale nie obeszło się bez strat. Realizując obronę zgodnie z rozkazem na 7 września, mjr Mümler zorganizował patrolowanie ubezpieczanej strefy kluczami, zmieniającymi się w powietrzu, gdyż jakikolwiek start po zjawieniu się samolotów niemieckich był bezcelowy. Stąd też w ciągu dnia wypadło po 2—3 starty na każdy samolot. Uzgodniono również współpracę z artylerią przeciwlotniczą, która m.in. miała ogniem sygnalizować III/3 dywizjonowi nadlatujące samoloty Luftwaffe.

Około godziny 7.00 klucz: por. Wiśniewski, pchor. Maliński i kpr. Skarbecki, patrolując rejon Koło—Kalisz, zaatakował grupę Heinkli-111. Po ataku Polaków 1 He-111 spadł pionowo do ziemi. Do walki włączyły się ubezpieczające wyprawę Me-109. W dramatycznej sytuacji, przy dużej przewadze Niemców, pchor. Maliński zestrzelił 1 Messerschmitta, ale w następnych minutach zaatakowały go wrogie myśliwce, trafiające celnie samolot i pilota. Maliński ranny w nogi ratował się skokiem ze spadochronem i szczęśliwie lądował w rejonie zajętym przez własne wojska. Rannego Malińskiego odwieziono do szpitala w Kole, gdzie podobno spotkał swoją ofiarę — zestrzelonego lotnika o nazwisku Ernst Ostdorfer.[1]

Po południu, patrol w składzie: ppor. Łuczyński, pchor. Pudelewicz i kpr. Mazur, napotkał w rejonie Łowicza wyprawę bombową Luftwaffe, osłanianą przez Messerschmitty. W walce ppor. Łuczyński, goniąc postrzelonego Dorniera, uciekającego lotem niskim, zaczepił o drzewo skrzydłem i skraksował, tracąc przytomność. Działo się to na terenie kontrolowanym już przez Wehrmacht. Rannego ppor. Łuczyńskiego Niemcy ulokowali w szpitalu, a po wyleczeniu odesłali do obozu jenieckiego. Dowódca dywizjonu otrzymał rozkaz przeniesienia...

Na kolejny lot patrolowy polecieli podchorążowie W. Jaroszka i Al. Kabat. W relacji tego ostatniego lot miał przebieg następujący:

„...9 września wykonałem swój ostatni lot bojowy z lotniska Ostrowy (około 6 km od Krośniewic koło Kutna). Z kol. Jaroszką związaliśmy się w walce z samolotami Me-109. Kol. Jaroszka za popełniony swój błąd taktyczny zapłacił życiem (był to pierwszy jego lot bojowy — przyp. J. P.), ponieważ znając szybkość samolotu myśliwskiego Me-109, sprowokowany dał się wciągnąć w pościg w locie nurkowym z czego skorzystał przeciwnik. Ja, niestety, poza ostrzeganiem przez radio nie byłem w stanie przyjść z pomocą, gdyż odległość między nami była za duża i tym bardziej niemożliwa, bo i ja w tym czasie również zostałem zaatakowany przez następną parę Me-109..."[2]

Zestrzelony pchor. Jaroszka ratował się skokiem ze spadochronem, ale ze względu na małą wysokość spadochron nie otworzył się. Spadł w pobliżu lotniska. Do umierającego podbiegli żołnierze z pomocą. Wstąpili też do pobliskiego domu niemieckiego kolonisty po wodę, ale Niemka odmówiła. W tym czasie pchor. Jaroszka zmarł.

Interesującą relację w tej kwestii złożył autorowi b. pchor. pil. Mirosław Nowak — pilot 131 eskadry myśliwskiej, serdeczny kolega Jaroszki ze Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie:

„...Jaroszka, kiedy dowiedział się 8 września, że został wyznaczony jako pilot do odprowadzenia samolotu do Kierza k. Lublina nie mógł się z tym pogodzić (pchor. Jaroszka był jednym z rezerwowych pilotów w 132 eskadrze). Zameldował się u mjra Mümlera i tak długo prosił go o pozostanie w dywizjonie, aby mógł walczyć, że wreszcie uzyskał zgodę. Niestety, następnego dnia, a więc 9 września pchor. pil. Witold Jaroszka zginął w walce powietrznej. Pochowany został przed pałacem w Krośniewicach ks. Rembielińskich). Podczas okupacji zwłoki ekshumowano i zostały przeniesione na cmentarz parafialny w Pabianicach, skąd Jaroszka pochodził. Byłem na jego grobie po wojnie w 1946. Miał to samo śmigło, które daliśmy mu w Krośniewicach, z wyrytym przez mechaników napisem: Ppor. pil. Witold Jaroszka, zginął w walce powietrznej w dniu 9 września 1939 r..."[3]

W zakończeniu warto poznać treść dokumentu[4], jaki wpłynął do Komisji Odznaczeniowej Polskich Sił Powietrznych w Londynie, w sześć lat po tym tragicznym wydarzeniu, działającej w sprawie odznaczeń za zasługi w wojnie 1939:

Dyon Myśliwski III/3.
Wniosek o odznaczenie Orderem Virtuti Militari **ppor. pil. JAROSZKA Witold pilot 132 eskd. myśl.**
9.IX.39 r. startując z zasadzki na zwalczanie samolotu rozpozn. He-126 w trakcie podchodzenia spotkał się z przewagą myśliwską. Mimo bohaterskiej obrony został zestrzelony w rejonie lotniska Krośniewice (Kutno).
Przez całą wojnę mimo wielkiego męstwa nie miał szczęścia zestrzelić wroga. Gdy był bliski swego marzenia — zginął. Pozostawił po sobie piękną kartę myśliwca.

(—) Mümler

A oto decyzja Komisji na tym wniosku:

Komisja **nie widzi podstaw** do jakiegokolwiek wyróżnienia (nie widzi podstaw — wytłuszczone, przyp. J. P.)
Przewodniczący Komisji
(—) Bajan płk pil.

W godzinach popołudniowych dowódca III/3 dywizjonu przeprowadził zbiórkę całości personelu omawiając dotychczasowy przebieg i bilans walk. Ponadto mjr Mümler powiadomił o reorganizacji dywizjonu, polegającej na rozwiązaniu 131 eskadry, wcieleniu niektórych pilotów tej jednostki do 132 eskadry i odesłaniu reszty pilotów wraz z samolotami nieprzydatnymi do dalszej działalności rozkazem dowódcy Lotnictwa Armii oraz faktem, że zmniejsza się stan samolotów, a nadmierny personel przeszkadza przy częstych zmianach lotnisk, dywizjonu, dyktowanych obawą przed wykryciem miejsca postoju jednostki i zbombardowaniem przez Luftwaffe. Na pewno uznając słuszność decyzji o reorganizacji i zmniejszeniu stanu dywizji do jednej eskadry — o tym, że rozwiązano 131 eskadrę — zaważył prawdopodobnie fakt, iż mjr Mümler był przez wiele lat dowódcą 132 eskadry i mając decyzję wyboru, pozostawił dawną swoją jednostkę dla kontynuowania działalności bojowej. Efekty pracy bojowej 131 eskadry nie były ani gorsze, ani mniej skuteczne niż 132 eskadry.

Wieczorem nadszedł rozkaz dowódcy Lotnictwa Armii na 10 września:

„...Zadanie dywizjonu bez zmian. Ze względu na to, że nieprzyjaciel rozpoznał lotnisko Krośniewice, lotnisko podstawowe przenieść do rejonu Lubień..."

Należy dodać, że po południu klucz myśliwców poznańskich osłaniał lot rozpoznawczy załogi por. obs. Jerzego Bońkowskiego, kpr. pil. Benedykta Jankowskiego i kpr. strz. Stanisława Marczaka z 34 eskadry rozpoznawczej, ustalającej sytuację na przedpolu Armii POZNAŃ.

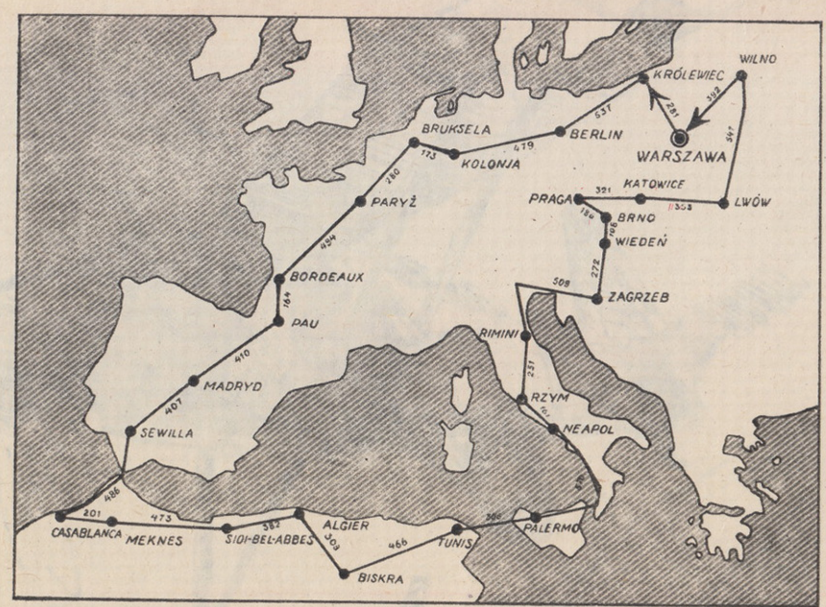
Przesunięcie 132 eskadry (wraz z pozostałym personelem 131 eskadry) na lądowisko Kamienna (ok. 5 km na płd. od Lubienia) nastąpiło wieczorem.

10 WRZEŚNIA. Rano odleciało z lotniska Ostrowy do Kierza 5 P-11 uszkodzonych w walkach bez możliwości naprawy w warunkach polowych. Wśród pilotów odprowadzających samoloty byli kpr. kpr. Jasiński i Skarbecki. Grupę rzutu kołowego poprowadził (także do Kierza) ppor. techn. Wł. Turecki.

(c.d.n)

[1] Według relacji pchor. pil. Mirosława Nowaka.
[2] Na podstawie relacji pchor. pil. Alfonsa Kabata.
[3] Relacja pisemna pchor. pil. Mirosława Nowaka.
[4] M. Mümler, Dziennik Działania Dywizjonu III/3, Londyn.

Rys. Grzegorz Niewczas



Trasa lotu okrężnego Challenge'u 34

CHALLENG

Zwycięstwo załogi polskiej kpt. pil. Franciszka Żwirki i inż. Stanisława Wigury na RWD-6 w Challenge'u 32 zobowiązywało Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej do zorganizowania Międzynarodowych Zawodów Samolotów Turystycznych w Warszawie (Challenge 34) pod patronatem Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI).

Już w trzy tygodnie po pięknym sukcesie w Challenge'u 32 rozpoczęto przygotowania do zawodów w 1934, przy czym podzielono je na cztery grupy zagadnień: 1 – uzyskanie środków finansowych na zakup sprzętu i organizację zawodów, 2 – zbudowanie samolotów (płatowców i silników), 3 – przygotowanie ekipy polskiej do zawodów, 4 – opracowanie w szczegółach organizacji zawodów (w tym konkurencji technicznych) oraz ich sprawne przeprowadzenie.

Trzeba pamiętać, że olbrzymi koszt przygotowania ekipy polskiej wraz z zakupem samolotów oraz organizację zawodów pokryło społeczeństwo z szeroko zakrojonej zbiórki funduszy przez ponad 15 tysięcy kół Ligi Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej (LOPP). W wyniku ogromnego zaangażowania LOPP w spopularyzowaniu Challenge'u 34, zebrano potrzebne środki finansowe.

Kierownictwo Challenge'u 34 przystąpiło do prac organizacyjnych 1 października 1932 w Warszawie. Na zjeździe FAI (10 stycznia 1933) przedstawiono propozycje polskich zmian do regulaminu zawodów. W pierwszych dniach kwietnia 1933 rozesłano projekt regulaminu do aeroklubów narodowych, a 5 maja 1933 w Warszawie przedyskutowano szczegółowy projekt regulaminu. Z początkiem lipca wysłano go do aeroklubów narodowych, a 20 września został on przyjęty przez FAI wraz z terminem zawodów. 15 listopada 1933 było wiadomo, że w Challenge'u 34, oprócz Polski, będą uczestniczyły załogi Czechosłowacji, Francji, Niemiec i Włoch.

Kierownictwo Challenge'u 34 opracowało zadania dla blisko 500 osób związanych z obsługą zawodów na lotnisku w Warszawie oraz dla około 5 tysięcy osób na 27 lotniskach należących do 12 różnych państw, nad którymi prowadziła trasa lotu okrężnego.

Zawodnicy polscy

W ekipie polskiej (11 załóg) zgłoszonej do zawodów w 1933 zmieniono jedynie jednego pomocnika pilota. Kurs treningowo-nawigacyjny dla załóg rozpoczął się w marcu 1934 w Grudziądzu i był bardzo intensywny. Ćwiczono m.in. loty bez widoczności, loty w nocy, loty z prędkością minimalną, starty na przeszkodę i lądowanie znad przeszkody. Codziennie zawodnicy odbywali ćwiczenia fizyczne. W końcu kwietnia kurs przeniesiono do Warszawy na lotnisko Okęcie. Do 1 czerwca trwały wykłady (7 godzin dziennie) na temat nawigacji lotniczej, konstrukcji samolotów PZL-26 i RWD-9, przyrządów pokładowych, meteorologii oraz regulaminu zawodów. Był to najtrudniejszy i jednocześnie najcięższy dla wszystkich okres kursu przygotowawczego. 1 czerwca rozpoczęły się loty nawigacyjne (początkowo w kraju, a następnie za granicą). Każda z załóg musiała odbyć 13 przelotów jednodniowych o długości 1 200 km każdy (dziennie załogi przebywały w powietrzu 7 do 8 godzin). W kraju przeprowadzano loty na samolocie R-XIII, a za granicą na RWD-5 i Tiger Moth. W pierwszej połowie lipca wykonywano przeloty bezpośrednie z Warszawy do Paryża bez lądowania (wzdłuż trasy challenge'owej) na przebudowanych do tego celu samolotach R-XIII. W drugiej połowie lipca załogi otrzymały wprost z wytwórni samoloty zawodnicze. Od tej pory przystąpiono do treningu, z udziałem komisarzy sportowych, wszystkich konkurencji przewidzianych regulaminem zawodów.

Załogi według wylosowanych numerów konkursowych: 61 — pil. **Piotr Dudziński** i **Eustachy Kołodziej**, PZL-26, nazwa samolotu — Pomorze, ufundowany przez Okręg LOPP województwa pomorskiego; 62 — pil. **Ignacy Giedgowd** i **Marian Kmieć**, PZL-26, nazwa — Piłsudczyk, ufund. przez Korpus Oficerski i Związek Strzelecki; 63 — pil. **Szczepan Grzeszczyk** i **Ładysław May**, PZL-26, nazwa — Społem, ufund. przez Związek Spółdzielni Spożywców i Związek Rewizyjny Spółdzielni Wojskowych; 64 — pil. **Jan Balcer** i **Jan Kulza**, PZL-26; nazwa — Podoficer II, ufund. przez Korpus Podoficerski; 65 — pil. **Andrzej Włodarkiewicz** i **Eugeniusz Przysiecki**, PZL-26, nazwa — Wielkopolska, ufund. przez Okręg Wojewódzki LOPP w Poznaniu; 71 — pil. **Jerzy Bajan** i **Gustaw Pokrzywka**, RWD-9 S, nazwa — Jan Śniadecki, ufund. przez LOPP województw krakowskiego i lubelskiego; 72 — pil. **Jan Buczyński** i **Władysław Rogalski**, RWD-9 S, nazwa — Podoficer I, ufund. przez Korpus Podoficerski; 73 — pil. **Stefan Florianowicz** i **Leon Zamiara**, RWD-9 W, nazwa — Śląsk, ufund. przez Okręg Wojewódzki LOPP w Katowicach; 74 — pil. **Tadeusz Karpiński** i **Adam Gawęda**, RWD-9 S, nazwa — Dar Tytoniowców, ufund. przez pracowników PMT, sprzedawców i plantatorów tytoniowych; 75 — pil. **Stanisław Płonczyński** i **Stanisław Zientek**, RWD-9 S, nazwa — Bebewuer—LOT, ufund. przez posłów i senatorów BBWR oraz pracowników PLL LOT; 76 — pil. **Henryk Skrzypiński** i **Michał Lorenc**, RWD-9 W, nazwa — LOPP--Lotniczka, ufund. przez ZG LOPP, Okręgi LOPP oraz Komitet Kobiecy budowy samolotu. Samoloty PZL-26 miały silniki Menasco B 6 S; RWD-9 silniki Skoda Gr. 760 (oznaczone przy typie samolotu symbolem S — RWD-9 S) oraz silniki Walter-Bora (oznaczone symbolem W — RWD-9 W).

Kierownikiem ekipy polskiej był ppłk pil. **Józef Krzyczkowski**, dowódca dywizjonu doświadczalnego Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa.

Zwycięski samolot polski RWD-9 S omówiono na innym miejscu.

Nasi przeciwnicy

Przewidywano, iż głównym przeciwnikiem Polaków będą **Niemcy**, zawodnicy o dużym doświadczeniu i bardzo dobrym przygotowaniu technicznym i pilotażowym. Niemcom właśnie w tych zawodach międzynarodowych zależało szczególnie na odebraniu prymatu Polakom, którzy dla nich zupełnie niespodziewanie zwyciężyli w 1932. Ekipę niemiecką do zawodów przygotowywano bardzo starannie, nie zaniedbując dosłownie niczego i przekazując na ten cel odpowiednie środki finansowe. Pod względem doboru samolotów do tej wielkiej imprezy samolotowej Niemcy stanęli na wysokości zadania i sprzęt, jaki wystawili, był najlepszy, jaki mogli zaproponować własnym zawodnikom.

Liczono się także, że groźnym przeciwnikiem w rywalizacji o pierwsze miejsce będą **Francuzi** i **Czechosłowacy**. Szczególnie nazwiska znanych pilotów francuskich oraz dobry sprzęt, jaki zgłoszono do zawodów, stwarzały pewność, że zgłoszone załogi francuskie mogą sprawić wiele niespodzianek. Ekipa francuska jednak wycofała się z udziału w zawodach, ponieważ okazało się, że przygotowywane do startu w Challenge'u 34 samoloty są za ciężkie i tym samym nie spełniają warunków regulaminu. Nasi południowi sąsiedzi do zawodów mieli wystawić cztery załogi (dwie na RWD-9 i dwie na A-200), ale jeden z samolotów (RWD-9) uległ uszkodzeniu. Ostatecznie Aeroklub ČSR wystawił ekipę trzyzałogową.

Do **ekipy włoskiej** odnoszono się z oceną wysoką, ale jednocześnie z rezerwą. Jeśli wysoko oceniano doświadczenie i poziom zawodniczy pilotów słonecznej Italii to jednocześnie pod znakiem zapytania stawiano samoloty włoskie. Podobnie jak w 1932 sprzęt włoski zapowiadał się rewelacyjnie, ale w rezultacie okazał się jeszcze nie dopracowany.

Przebieg zawodów

IV Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych (Challenge 34) rozegrano **od 28 sierpnia do 16 września 1934 w Warszawie.** Organizatorem zawodów był Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej jako zdobywca pucharu Challenge'u 32 w Berlinie. Współorganizatorem natomiast aerokluby narodowe tych państw, przez które przebiegała trasa lotu okrężnego.

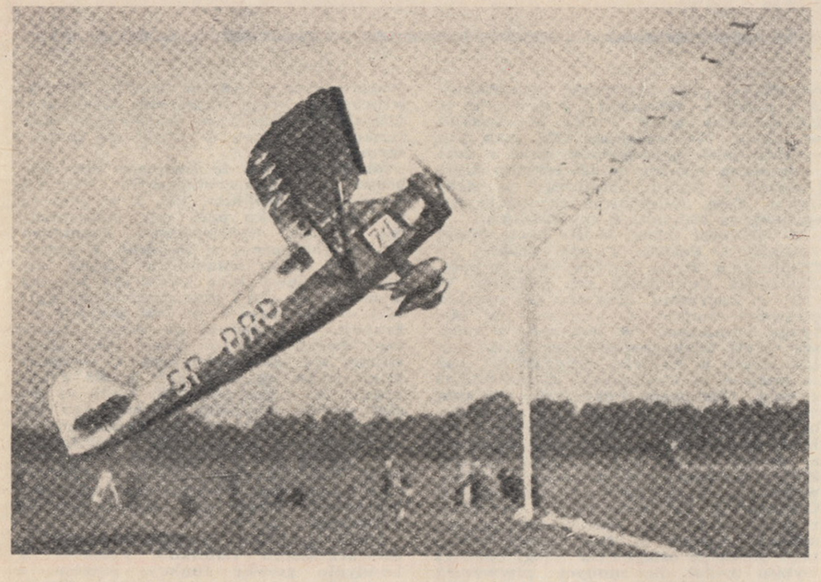
Kierownictwo: kierownik zawodów — ppłk dypl. obs. **Bogdan Józef Kwieciński,** główny komisarz kierownictwa — inż. Leopold Kwaśniak, kierownik kontroli konkurencji — mjr inż. Andrzej Chramiec, zastępca kierownika kontroli konkurencji — inż. Wilhelm Challier.

Konkurencje: w czasie trwania zawodów rozegrano 8 konkurencji, w tym 6 konkurencji technicznych: A — prędkości minimalnej, B — startu i lądowania, C — zużycia pa-

GE '34

liwa, D — rozruchu silnika, E — rozkładania i składania samolotu, F — ocena własności technicznych; lotu okrężnego (klasyfikowanego za regularność i prędkość przeciętną) oraz konkurencji prędkości maksymalnej.

Challenge 34 był największą ówcześnie imprezą samolotową FAI.



Zwycięska załoga: kpt. pil. Jerzego Bajana przed pokonaniem 8-metrowej przeszkody (bramki).

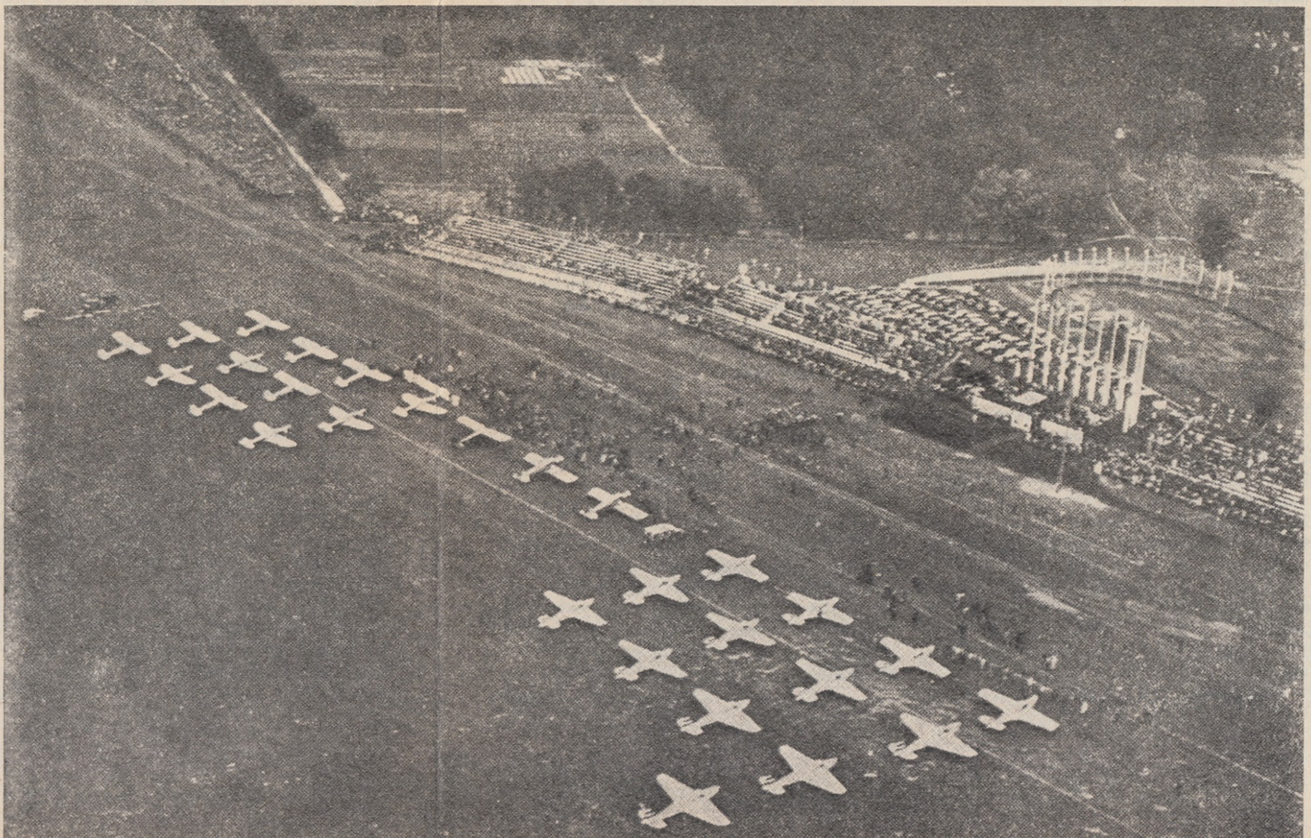
Surowej ocenie poddano załogę, a szczególnie pilota i jego samolot. Zwycięstwo w zawodach miało ogromne znaczenie międzynarodowe (współzawodnictwo, autorytet, osiągnięcia myśli konstruktorskiej). Regulamin zawodów był bardzo trudny. Do Challenge'u 34 przystąpili najlepsi konstruktorzy, przygotowując możliwie najdoskonalszy sprzęt i najbardziej doświadczeni piloci. Do zawodów zgłoszono 43 załogi pięciu państw. Na starcie stanęły 34 z czterech państw, a ukończyło je 19.

28 sierpnia na lotnisku Mokotowskim otwarto zawody uroczyście, przy czym kierownik zawodów przedstawił przybyłemu prezydentowi RP członków międzynarodowej komisji sportowej oraz uczestników zawodów. Z kolei odbyły się pokazy lotnictwa sportowego i wojskowego.

Konkurencje techniczne (29 sierpnia — 6 września). A — prędkość minimalna: przelot pod wiatr i z wiatrem nad torem o długości 800 m i szerokości 60 m. 1. Bajan — 54,14 km/h (83 pkt.); 2. Anderle (ČSR) — 55,24 km/h (79 pkt.). B — start i lądowanie (punktowano poniżej 250 m, przy czym za odległość 250 m zawodnik otrzymywał zero pkt.) połączone z przelotem nad bramką (przeszkodą) o wysokości 8 m. Start: 1. Žacek (ČSR) — 74,5 m (141 pkt.); 2. Bajan — 76,1 m (140 pkt.) Lądowanie: 1. Seideman (Niemcy) — 75 m (210 pkt.); 2. Karpiński — 76,9 m (208 pkt.). C — zużycie paliwa (przy prędkości średniej) na trasie Warszawa—Nowosolna—Głowaczów—Warszawa (594 km). 1. Francke — 95 pkt., 2. Junck — 90 pkt. (obaj — Niemcy); 4. Bajan — 79 pkt. D — rozruch silnika; 21 zawodników otrzymało oceny najwyższe (24 pkt.), w tym wszyscy zawodnicy startujący na RWD-9. E — rozkładanie i składanie samolotu. 8 zawodników otrzymało oceny najwyższe (36 pkt.), w tym wszyscy zawodnicy startujący na RWD-9. F — ocena własności technicznych: 1. Brindlinger (452), miejsca od 1 do 16 zajęli zawodnicy niemieccy, włoscy i czechosłowaccy.



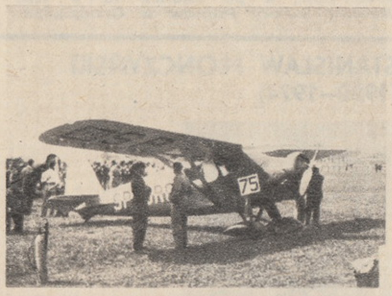
Na zdjęciu obok: Polska ekipa uczestnicząca w Challenge'u 34. Poniżej: Ogólny widok lotniska mokotowskiego w czasie Challenge'u 34.

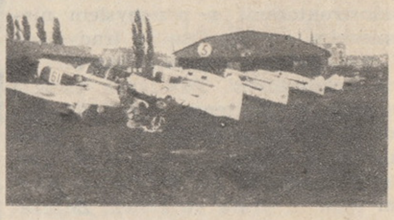


Lot okrężny (7—15 września). Trasa wynosiła 9 539,1 km, rozpoczynała i kończyła się w Warszawie i prowadziła przez Niemcy, Belgię, Francję, Hiszpanię, Maroko, Algier Tunis, Włochy, Jugosławię, Austrię, Czechosłowację i Polskę. Na trasie było 26 lotnisk o postoju obowiązkowym (oprócz Warszawy), załogi ponadto musiały przelecieć nad ośmioma punktami kontrolnymi (zrzuty meldunków). Całą trasę podzielono na dwa etapy główne: Warszawa—Algier (4 774 km) oraz Algier—Warszawa (4 765,1 km). Etap pierwszy należało przelecieć od 7 do 10 września włącznie (4 dni), drugi natomiast od 11 do 15 września włącznie (5 dni). Zawodnicy nie byli zobowiązani do przebycia w określonym dniu określonej części trasy oraz mogli nocować na lotnisku przez siebie wyznaczonym (pod warunkiem aby lądowanie i start odbywały się w czasie trwania kontroli na określonym lotnisku). I tak: pierwszy dzień przewidziany był na przelot do Paryża, drugi — do Casablanki, a trzeci — do Algieru, czwarty — na odpoczynek lub przyloty opóźnione, piąty — na przelot z Algieru do Tunisu, szósty do Rzymu, siódmy do Pragi, ósmy do Warszawy, dziewiąty — odpoczynek lub przylot zawodników opóźnionych.

Lot okrężny rozpoczęły 32 załogi (odpadły dwie załogi, niemiecka — Brindlinger i włoska — Ugo), w tym 12 niemieckich, 5 włoskich, 3 czechosłowackie, 11 polskich i angielska startująca w barwach polskich. Start z Warszawy nastąpił 7 września w godzinach 5.00—5.30 grupami po 5 samolotów w odstępach pięciominutowych, przy dość trudnych warunkach pogodowych. Samoloty leciały trasą do Królewca, następnie Berlina, Kolonii, Brukseli i Paryża. W pierwszym dniu lotu Paryż osiągnęły 24 samoloty, w tym 9 polskich (Płonczyński i Karpiński opóźnieni z powodu uszkodzenia silnika). Na trasie do Paryża wycofało się dwóch zawodników: Stein (Niemiec) i Colombo (Włoch). W drugim dniu lotu (8 września) trasa prowadziła z Paryża do Bordeaux, Pau, Madrytu, Sewilli i Casablanki. Tę ostatnią osiągnęły jedynie dwie załogi polskie (Grzeszczyka i Włodarkiewicza). Pozostałe załogi nocowały na lotniskach etapowych (ze względu na trudne warunki atmosferyczne). Musiały one w następnym dniu odrabiać opóźnienie. Wycofali się: Eberhard, Krueger (Niemcy) i Karpiński. Trzeciego dnia (9 września) załogi po starcie z Casablanki leciały do Meknes, Sidi—Bel—Abbes i Algieru. Lądowało tam do wieczora 18 samolotów, w tym 8 polskich (Grzeszczyk wycofał się z powodu uszkodzenia silnika, a Płonczyński nocował w Meknes). Ponadto na trasie do Algieru wycofali się: Morzik (Niemiec) i De Angeli (Włoch). Dzień czwarty (10 września) dla jednych był odpoczynkiem, a dla innych czasem przeznaczonym na przylot do Algieru. Zgodnie z regulaminem etap Warszawa—Algier osiągnęły 23 załogi.

W piątym dniu lotu (11 września) po starcie z Algieru przez Biskrę wszystkie załogi przyleciały do Tunisu. 12 września na trasie Tunis—Palermo—Neapol—Rzym wycofał się Tessore (Włoch). W siódmym dniu lotu (13 września) po starcie z Rzymu przez Rimini, Zagrzeb, Wiedeń i Brno, Pragę osiągnęło 20 załóg. 14 września (ósmy dzień lotu okrężnego) po przelocie na trasie Praga—Katowice—Lwów—Wilno, w Warszawie lądowało 16 samolotów, w tym 5 załóg polskich. Włodarkiewicz i Macpherson (Anglik) wycofali się ze względu na uszkodzone silniki. Wreszcie 15 września do Warszawy przyleciały jeszcze trzy załogi, a jedna polska wycofała się z zawodów (Balcer ze względu na uszkodzenie sprężarki). Lot okrężny ukończyło 19 załóg, w tym 8 niemieckich, 3 czechosłowackie, 2 włoskie i 6 polskich. Jedynie ekipa





Na zdjęciu lewym: RWD-9 pil. Stanisława Płonczyńskiego i Stanisława Zieńcka (2 miejsce). ● Na zdjęciu prawym: Samoloty PZL-26 biorące udział w Challenge'u 34; na pierwszym planie — pilota Piotra Dudzińskiego, drugi — pil. Szczepana Grzeszczyka.

WYNIKI CHALLENGE'U 34

Miejsce	Pilot	Pomocnik	Aeroklub	Samolot	Ogółem punktów
1.	Jerzy Bajan	G. Pokrzywka	RP	RWD-9 S	1 896
2.	Stanisław Płonczyński	S. Zientek	RP	RWD-9 S	1 866
3.	Hans Seideman	H. Dempewolf	Niemiecki	Fi-97	1 846
4.	Jan Ambruz	V. Križanecky	ČSR	A-200	1 822
5.	Theo Osterkamp	A. Trebs	Niemiecki	Bf-108	1 810
7.	Jan Buczyński	W. Rogalski	RP	RWD-9 S	1 800
8.	Jan Anderle	J. Bina	ČSR	RWD-9 W	1 797
11.	Piotr Dudziński	E. Kołodziej	RP	PZL-26	1 786
15.	Henryk Skrzypiński	M. Lorenc	RP	RWD-9 W	1 742
17.	Ignacy Giedgowd	M. Kmieć	RP	PZL-26	1 719
18.	Armando Francois	A. Sabatini	Włoski	PS-1	1 561

UWAGA: Podano jedynie pierwszych pięciu zawodników, wszystkie miejsca Polaków oraz najlepszych pilotów zagranicznych

czechosłowacka wykazała 100-procentową sprawność załóg i samolotów (3 załogi wystartowały i ukończyły lot okrężny), ekipa niemiecka w 66 procentach, polska w 54,5 oraz włoska w 40. Cztery załogi otrzymały najwyższe oceny za lot okrężny (po 880 pkt.): Ambruz (ČSR), Posewald (Niemcy) oraz dwie polskie: Dudziński i Giedgowd.

W konkurencji prędkości maksymalnej (16 września) trzy pierwsze miejsca zajęły załogi niemieckie (1. Osterkamp, 4. Płonczyński).

Challenge 34 ukończyło 19 załóg, w tym 6 polskich. Polacy odnieśli piękne zwycięstwo w pełni potwierdzające ich sukces sportowy w 1932. Pierwsze miejsce zajął pil. Jerzy Bajan i pom. Gustaw Pokrzywka, a drugie pil. Stanisław Płonczyński i pom. Stanisław Zientek; obaj na RWD-9 S (patrz tabela).

Walka sportowa w zawodach o pierwsze miejsce toczyła się głównie między załogami polskimi i niemieckimi, a tym samym — między przemysłem młodym i młodymi konstruktorami a przemysłem niemieckim o długoletnich tradycjach i doskonałymi zespołami inżynieryjno-technicznymi. Pojedynek załóg i sprzętu w Challenge'u 32 i 34 przyniósł Polsce zwycięstwo w pełni przekonywające, zasłużone i niekwestionowane. Na ten temat pisała lotnicza prasa światowa. Znaczenie tego zwycięstwa dla lotnictwa polskiego i jego przemysłu było ogromne. Ponadto umocniło wysuwaną coraz śmielej tezę, że polski pilot wyszkolony w kraju, latający lub startujący na polskim sprzęcie ma pełną szansę osiągnąć sukces w skali międzynarodowej. (Przykład: bardzo dobre samoloty konstrukcji i produkcji polskiej PZL-26 zaopatrzone w silniki amerykańskie Menasco nie zdały egzaminu w locie okrężnym; z 5 załóg startujących na tych samolotach tylko dwie sklasyfikowano; zajęły one dalsze miejsca i miały trudności technicznie w czasie zawodów).

Zwycięstwo w 1934 zobowiązywało ARP do zorganizowania kolejnego Challenge'u 36. Na ten cel do końca 1934 zadeklarowano ponad milion złotych. Po wszechstronnej analizie kosztów organizacyjnych zawodów oraz wyprodukowania nowych samolotów i silników przedstawiciel ARP na posiedzeniu FAI w Paryżu (4 lutego 1935) złożył oświadczenie, iż „Aeroklub RP nie będzie mógł brać udziału w najbliższych zawodach Challenge 36, ani też w ich organizacji..." Trzeba przypomnieć, że Challenge 34 kosztował Polskę 3 mln złotych, natomiast wydatki na kolejne zawody szacowano na ponad 4 mln złotych. Słusznie więc zdecydowano, aby zamiast kosztownych zawodów wysiłek finansowy społeczeństwa skierować na masowe szkolenie młodzieży w sporcie lotniczym, budowę ośrodków i szkół lotniczych. Przystąpiono więc do popularyzowania hasła: Uczmy się latać i latajmy jak najwięcej!

Mimo iż FAI proponowała kilku aeroklubom narodowym zorganizowanie Challenge'u 36, żaden z nich nie wyraził zainteresowania. Zawodów tego rodzaju więcej nie rozgrywano.

TADEUSZ MALINOWSKI

CHALLENGE 34

JERZY BAJAN (1901—1967)



Urodził się 4 maja 1901 we Lwowie jako syn inżyniera architekta. W 1918 wyjechał do Krakowa, gdzie wstąpił do Wojska Polskiego. Na wieść o zagrożeniu rodzinnego miasta zgłosił się ochotniczo do obrony Lwowa. Najpierw odbywał służbę w kawalerii, a następnie w piechocie. W 1920 uczestniczył w walkach na froncie kijowskim. Od 1921 w lotnictwie wojskowym, początkowo jako obserwator, a po ukończeniu w 1923 Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu, od 1924 — pilot myśliwski, początkowo w 1 pułku w Warszawie, a następnie w 114 eskadrze w 11 Pułku Myśliwskim w Lidzie. We wrześniu 1928 jako porucznik pilot przeniesiony wraz z rozformowaną eskadrą do 122 eskadry myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Tam zainicjował akrobację zespołową na samolotach myśliwskich.

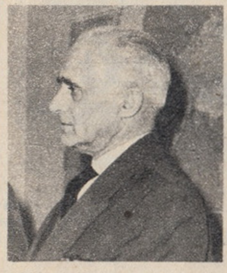
W 1929 brał udział w III Locie Małej Ententy i Polski, a rok później w Challenge'u 30 na RWD-4 wraz z pom. Gustawem Pokrzywką (32. miejsce). W 1931 w Zagrzebiu (Jugosławia) uzyskał pierwsze miejsce w akrobacji w Mityngu Lotniczym. W 1932 zajął 2 miejsce w III Międzynarodowych Zawodach Lotniczych w Zurychu (Szwajcaria) oraz 10 miejsce w Challenge'u 32 na PZL-19 z pom. Gustawem Pokrzywką. W tym czasie pracował społecznie w Aeroklubie Krakowskim (m.in. był kierownikiem sekcji sportowej). W 1933 startował z powodzeniem w Międzynarodowym Złocie Gwiaździstym do Wiednia. Największy sukces sportowy odniósł w Challenge'u 34, zwyciężając (wspólnie z pom. Gustawem Pokrzywką) na samolocie RWD-9 S. Dla upamiętnienia tego pięknego osiągnięcia załogi polskiej wybito medal. Za zdobycie pierwszego miejsca uhonorowano go Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz awansem do stopnia majora.

W połowie lat pięćdziesiątych przebywał na stażu w Królewskich Siłach Powietrznych (RAF) w Anglii. Po powrocie do kraju zajmował różne stanowiska w lotnictwie wojskowym oraz funkcje z wyboru w lotnictwie sportowym.

Między innymi 28 kwietnia 1939 wybrano go przewodniczącym Komisji Sportowej Aeroklubu RP, a w połowie 1939 został, jako ppłk pil., komendantem Szkoły Podchorążych Lotnictwa (Klasa Taktyczna) w Dęblinie. 2 września 1939 ranny odłamkiem bomby lotniczej w lewą rękę (zerwanie ścięgna w lewym łokciu) i przewieziony do szpitala w Warszawie. W 1940 przybył do Francji, a następnie do Anglii. Mimo częściowego bezwładu lewej ręki, przeszkolił się na samolotach i wykonał kilka lotów operacyjnych w 303 dywizjonie. Do 1 czerwca 1942, kiedy to został szefem wydziału personalnego Inspektoratu Polskich Sił Powietrznych, zajmował się wyszkoleniem lotniczym. Po śmierci płk. pil. Pawlikowskiego (15 maja 1943) oficer łącznikowy w dowództwie lotnictwa myśliwskiego (Fighter Command). Wojnę zakończył w stopniu pułkownika pilota.

Przez kilka lat pracował społecznie w Stowarzyszeniu Lotników Polskich w Londynie pełniąc funkcję prezesa, a następnie był przewodniczącym Komitetu Wykonawczego SLP. Zmarł 27 czerwca 1967 w Londynie. Jego imię nosi ulica w Warszawie, na Żoliborzu, między ulicami Aspekt a Reymonta. (m)

STANISŁAW PŁONCZYŃSKI (1900—1974)



Urodził się 2 lutego 1900 w Warszawie. W 1916 ukończył gimnazjum, a w 1918 kurs techniczny Wolnej Wszechnicy. Pod koniec 1918 próbował, za pośrednictwem swego przełożonego (mjr. WP), uzyskać przydział do lotnictwa, ale bez rezultatu. Przez trzy lata pełnił służbę wojskową w biurze sztabowym na Zamku Królewskim w Warszawie. Nieprzerwane starania o skierowanie go do szkoły pilotów sprawiły, iż w końcu otrzymał zgodę. W 1921 skierowano go do Niższej Szkoły Pilotażu w Bydgoszczy. Pod koniec 1922 otrzymał skierowanie do Wyższej Szkoły Pilotażu w Grudziądzu, którą ukończył we wrześniu 1923. Tego samego miesiąca skierowano go do 7 eskadry myśliwskiej 1 pułku w Warszawie. Był tam również instruktorem pilotem w eskadrze treningowej. Pod koniec 1924 został zdemobilizowany. 1 stycznia 1925 rozpoczął pracę w liniach lotniczych Aerolloyd i Aerolot, a od 1 stycznia 1929 w Polskich Liniach Lotniczych LOT. W 1925—1926 przeleciał 147 043 km. Latał również sportowo, uczestnicząc w zawodach międzynarodowych.

W zawodach Challenge 1930 uzyskał na RWD-2 najlepsze dla barw naszego kraju — 19 miejsce (na 12 polskich załóg). Mimo zakwalifikowania do reprezentacji, w Challenge'u 1932 nie mógł startować, ponieważ jego samolot (RWD-6) w czasie odbioru przez komisję państwową w Warszawie został uszkodzony. Z kolei w Challenge'u 1934 zajął 2. miejsce na RWD-9 S. W 1938 przeleciał pierwszy milion kilometrów w polskim lotnictwie komunikacyjnym. 5 września 1939 na polecenie władz lotniczych odleciał z lotniska polowego pod Grójcem do Pińska, stamtąd po kilku dniach do Bukaresztu. Z Rumunii został ewakuowany przez Jugosławię i Grecję do Francji. Tam, po wstąpieniu do lotnictwa polskiego, został instruktorem pilotem tworzącym się w szkolnictwie lotniczym. Z kolei przybył do Anglii, gdzie latał w polskim 304 dywizjonie bombowym jako pilot. Przez pewien czas był instruktorem w lotach bez widoczności Następnie otrzymał przydział do Ferry Command. W ponad czterystu lotach przez Atlantyk wykonanych przez wszystkich pilotów polskich w okresie II wojny światowej, udział Stanisława Płonczyńskiego był ogromny. Prawie co dziesiąty samolot pilotował osobiście ponad oceanem. Dokładnie 38 razy. W końcowym okresie wojny, po ukończeniu dodatkowego przeszkolenia na samolotach czterosilnikowych, został pilotem doświadczalnym. Wojnę zakończył w stopniu porucznika pilota.

W czerwcu 1947 wrócił do Polski i niezwłocznie przystąpił do pracy w Polskich Liniach Lotniczych LOT. Od 1957 — przez trzy lata — kierował sekcją szkolenia i treningu personelu latającego PLL LOT. W 1960 ukończył szkolenie w Związku Radzieckim w pilotażu samolotów turbośmigłowych. Od 1964 na emeryturze. Ogółem przeleciał 3,5 mln km w czasie 14 580 h. Miał Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski, Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski, Srebrny Krzyż Zasługi z Mieczami, Złoty Krzyż LOPP, Złoty Krzyż Feniksa I kl. (grecki), War Medal 1939—1945 (angielski) oraz inne. Zmarł tragicznie 8 marca 1974 w Warszawie na skutek obrażeń powstałych w wyniku wypadku tramwajowego. (m)

ZAGRANICZNA PRASA LOTNICZA O CHALLENGE'U 34

Prasa lotnicza we wrześniu i październiku 1934 szeroko pisała o zawodach, załogach polskich oraz zwycięskim samolocie RWD. Przy kierownictwie zawodów akredytowanych było wielu dziennikarzy zagranicznych.

„Aeroplane" (Anglia). Zawodnicy przyjęci przez polskiego premiera wyrazili się jak najlepiej o doskonałości polskiej organizacji, o uprzejmości i gościnności, z jaką się spotkali... Polacy wygrali głównie dzięki zdolności swych pilotów, gdyż Czechosłowacy na podobnych samolotach nie zdołali dotrzymać im kroku.

„Aircraft Engineering" (Anglia). Polska zwyciężyła bez zastrzeżeń... Należy zauważyć, że samoloty były całkowicie produkcji krajowej. Zwłaszcza bardzo obiecujący jest debiut silnika polskiego.

„L'Echo des Ailes" (Belgia). Nie można powiedzieć, aby Polska nie była lotnicza!... Zwycięstwo Bajana na RWD-9 dowodzi, że jest to samolot znakomicie zbudowany. Silnik konstrukcji inż. Nowkuńskiego z zakładów na Okęciu jest produktem, który prawowo zaszczyt przemysłowi polskiemu... Challenge nie był konkursem, w którym ślepy przypadek miałby grać wielką rolę. Była to ciężka walka, w której każda próba konkursowa miała na celu wykazanie zalet samolotu.

„Letectvi" (Czechosłowacja). Challenge był bardzo starannie przygotowany i dał wielce interesujące wyniki.

„Les Ailes" (Francja). Pewien chemik polski długo pracował nad zagadnieniem farb i lakierów i oto w wyniku farba na PZL waży tylko 1,5 kg, podczas gdy na samolotach francuskich — aż 30 kg... Silnik na RWD to Skoda w stu procentach polski... Polska w zupełności zasłużyła na zwycięstwo. Rzadko bowiem obserwuje się zawody z takim entuzjazmem oraz tak pieczołowicie przygotowane... RWD dał nam lekcję, co może zdziałać samolot dobrze przygotowany do swego zadania... Silnik RWD może być chlubą lotnictwa polskiego.

„Nasa Krila" (Jugosławia). Epokowe zwycięstwo słowiańskie. Polacy po raz drugi zwyciężają w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych, stwierdzając tym samym swą przewagę nad całym światem... Polska wykazała, że narody słowiańskie mogą przewyższyć inne narody, że wyszły już z okresu niemowlęctwa, że dojrzały i mogą świecić przykładem innym. Sława nieśmiertelnemu Żwirce! Niech żyje Bajan i lotnictwo polskie!

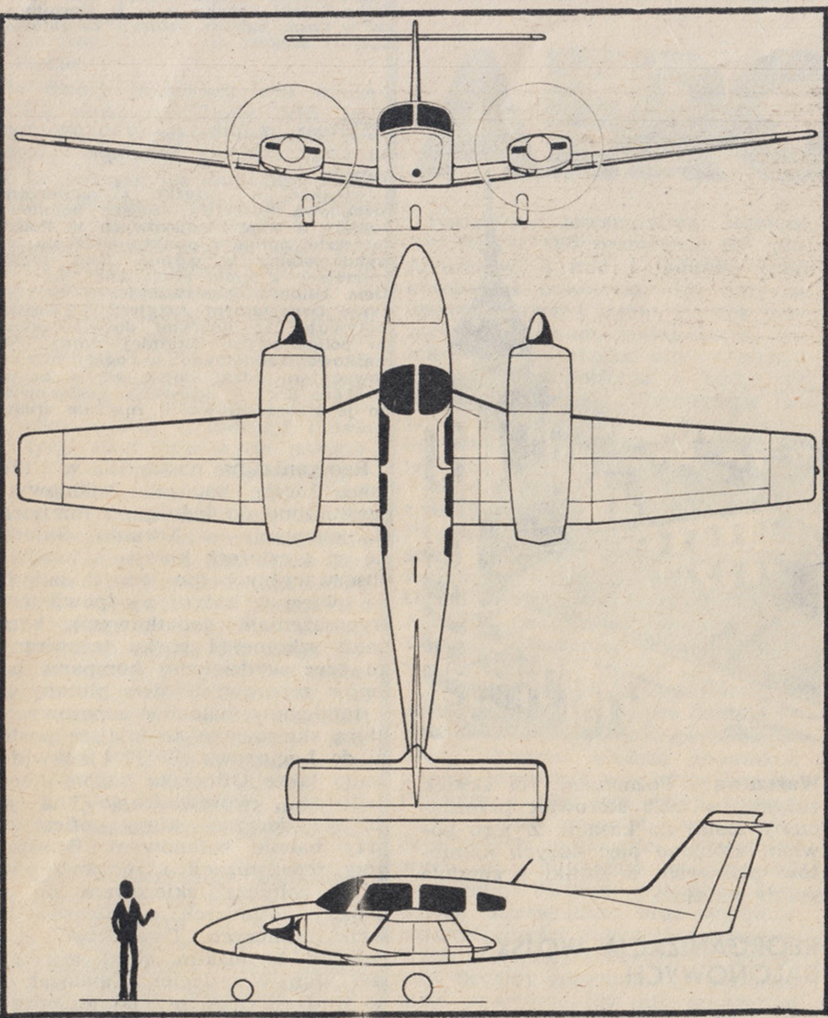
„Flugsport" (Niemcy). Obydwu pilotom polskim Bajanowi i Płonczyńskiemu można tylko powinszować ich wyjątkowego wyczynu. Zasłużyli oni zupełnie na zwycięstwo... Organizacja i przygotowanie Challenge'u 34 przeprowadzone przez Aeroklub RP w najdrobniejszych szczegółach. O ogromie pracy świadczy zbiór przepisów, pouczeń itp., w którym umieszczono wszystko, co tylko było potrzeba. Jest to tom grubości 5 cm.

„Die Luftreise" (Niemcy). Mówiąc o zawodach, zwykło się zaczynać od krytyki. W Warszawie jednak krytycy musieli zamilknąć. To, czego tam dokonano pod względem organizacyjnym, było rzeczywiście pierwszorzędne... Ostatni biuletyn informacyjny obsługa prasowa dostarczała zawodnikom wprost do hotelu i to do wpół do drugiej w nocy... Porządek był wzorowy, organizacja świetna, daleka od biurokratyzmu i formalistyki, umiejąca sprostać każdej sytuacji... Doprawdy, że Niemcy mogli się czegoś nauczyć podczas Challenge'u w Warszawie.

„Pacific Flyer" (USA). Polska wygrała zawody w pięknym stylu. Zdobyła po raz drugi prawo organizowania Challenge'u. RWD-9 jako jedyny górnopłat na zawodach zadziwił obserwatorów w czasie startów i lądowań oraz zakresem prędkości.

(m)

DYSPOZYCYJNY PIPER PA-44-180T TURBO SEMINOLE





Firma Piper Aircraft Corp. w Pensylwanii (USA) wykorzystała bazową konstrukcję swojego samolotu dwusilnikowego Piper PA-44-180 Seminole do opracowania nowszej wersji PA-44-180T Turbo Seminole, zamierzając w przyszłości produkować tylko tę wersję. Zewnętrznie samoloty te prawie nie różnią się. Jednak Turbo Seminole może operować na dużych wysokościach mając znacznie rozszerzone możliwości eksploatacyjne, aż do lotów wg zasad IFR włącznie. W swej klasie jest on najmniejszym i najlżejszym samolotem dwusilnikowym o bardzo dobrych osiągach, znacznie wyższych od samolotu bazowego PA-44-180. W stosunku do innych 4-miejscowych samolotów 1-silnikowych, zastosowanie napędu dwusilnikowego dało mu nie tylko lepsze osiągi lecz znacznie powiększyło bezpieczeństwo lotu oraz umożliwiło korzystanie z lotnisk trawiastych o małych wymiarach.

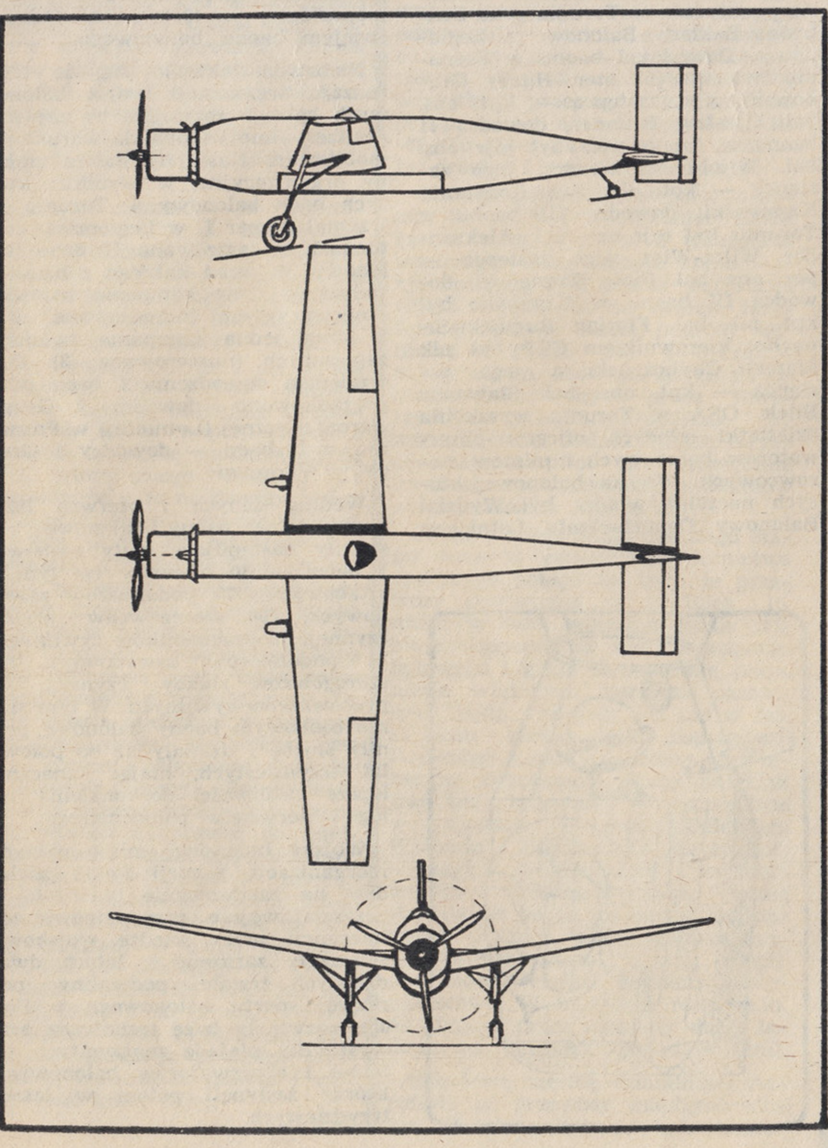
Samolot jest przewidziany do lotów dyspozycyjno-handlowych oraz może być stosowany do taniego szkolenia w pilotażu samolotów dwusilnikowych. Turbo Seminole jest lekkim 4-miejscowym dwusilnikowym dolnopłatem, konstrukcji metalowej, wyposażonym w trójkołowe podwozie wciągane z przednim kółkiem. Skrzydło wolnonośne o obrysie trapezowym poszerzonym w pobliżu kadłuba, ze wzniosem bez skosu, na lotki i klapy ustawione w 4 położeniach oraz 2 duże gondole silnikowe usytuowane na wierzchu skrzydła. Kadłub półskorupowy z kabiną wentylowaną i podgrzewaną, ze zdwojonym sterowaniem i 2 parami foteli i tylnym bagażnikiem (0,74 m^3 na 91 kg). Usterzenia wolnonośne w układzie litery T. Usterzenie wysokości o obrysie prostokątnym, zaś kierunku o trapezowym ze skosem, ze sterami i statecznikami.

Napęd stanowią 2 silniki tłokowe 4-cylindrowe typu bokser Avco Lycoming z turbosprężarkami o mocy 134 kW każdy TO-360-EI-A6D i LTO-360-EI-A6D, napędzające dwułopatowe metalowe śmigła przeciwbieżne Hartzell o stałej prędkości obrotowej. Okres międzyremontowy silnika 1 800 h. Paliwo 416 dm^3 w miękkich zbiornikach w gondolach silnikowych. Cena samolotu w wersji standard — 129 270 dol. **(K).**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 11,8 m, długość — 8,4 m, wysokość — 2,6 m, pow. skrzydła — 17,02 m^2, wydłużenie — 8,1, rozstaw kół — 3,2 m, rozstaw osi — 2,56 m, średnica śmigła — 1,88 m, wymiary kabiny — 2,46 x 1,25 x 1,05. **Masy:** własna — 1 116 kg, max. startowa — 1 780 kg, użyteczna — 664 kg. **Osiągi:** max. prędkość — 363 km/h, podróżna przy 75% mocy — 339 km/h, przeciągnięcia — 113 km/h, wznoszenie — 6,55 m/s (0,9 m/s na 1 silniku), max. wysokość podróżna — 6 096 m, max. zasięg — 1 519 km, rozbieg — 274 m, start na wys. 15 m — 457 m, lądowanie z wys. 15 m — 363 m, dobieg — 117 m.

LAMUS

SAMOLOT BEZZAŁOGOWY AMBROSINI AR



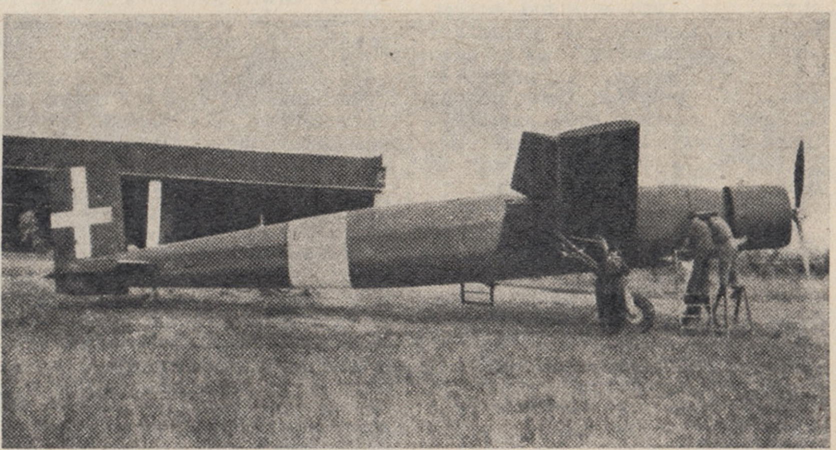
Włoska wytwórnia lotnicza Ambrosini, działająca od 1935 w Venegono, zbudowała w 1942 mało znany bezzałogowy samolot atakujący AR (Assalto Radioquidato). Jego konstruktorem był inż. P. Stefanutti. Samolot został oblatany 13.06.1943 przez pilota doświadczalnego Nello Valzania, a następnie badany w ośrodku technicznym lotnictwa w Guidonii pod Rzymem. Wyniki prób były pomyślne ale samolot nie wszedł do walki przed kapitulacją Włoch (albo wciąż brak o tym wiadomości). Zbudowano 4 samoloty (wg innych źródeł 5). Były bardzo łatwe w produkcji.

Przewidywano, że samolot AR po starcie z pilotem zbliży się do rejonu celu, gdzie pilot wyskoczy ze spadochronem, a samolot — sterowany zdalnie drogą radiową — porazi wybrany cel bombami, którymi był wypełniony.

Skąd się wziął pomysł AR? Otóż 13.08.1942 wypełniony materiałem wybuchowym włoski trójsilnikowy samolot SM-79, sterowany radiem, zaatakował flotę brytyjską stojącą na kotwicy w Algierze. Wprawdzie nie trafił, ale atak uznano za perspektywicznie udany. Była tc pierwsza próba użycia bojowego bezzałogowego samolotu bombowego w II wojnie światowej. Próby amerykańskie przeprowadzono w 1944, niemieckie w 1943.

Konstrukcja drewniana, z 2-kołowym podwoziem stałym. **Silnik Fiat A-80** o mocy 736 kW (1 000 KM). Śmigło trójłopatowe. Zbiornik paliwa o pojemności 700 dm^3. **Uzbrojenie:** komora podkadłubową dla 2 bomb po 1 000 kg. **Malowanie:** cały samolot prawdopodobnie w kolorze ciemnozielonym z białym pasem na kadłubie. Jest też zdjęcie AR z żółtymi plamami na ciemnozielonym tle **(W).**

DANE TECHNICZNE. Osiągi: prędkość przelotowa — 300 km/h.



BALONY w Polsce

19

JERZY R. KONIECZNY

STEROWIEC LECH

Dalszy ciąg wspomnień Zbigniewa Burzyńskiego z pierwszego lotu na sterowcu Lech:

„Należało zejść niżej, więc Bilek oddał wolant steru wysokości od siebie. Sterowiec ukłonił się ładnie i wysokość zaczęła się zmniejszać; ciśnienie w powłoce również. Tak, lecz ciśnienie to nie mogło spaść poniżej 15 mm. Po mojej stronie przed Bołsunowskim umieszczona była dźwignia wentylatora pchającego powietrze do balonetu. W odpowiedniej chwili włączyłem wentylator ostrożnym ruchem. Przekładnia w przedziale mechaników, niespodziewanie dla nich, zaczęła się obracać, a ponieważ pozostali jeszcze pod wrażeniem poprzednich niespodzianek, zaczęli krzyczeć z przestrachem w naszą stronę, że... wentylator się obraca. Przy huku silników udało mi się dać im do zrozumienia, że o to właśnie chodziło.

Powstało jednak nowe zagadnienie: w czasie gwałtownego wznoszenia uszło dużo wodoru przez klapę i nie zdawaliśmy sobie sprawy, czy sterowiec w danej chwili jest cięższy, czy lżejszy od powietrza, a przy lądowaniu miało to zasadnicze znaczenie.

Należało więc odważyć Lecha redukując obroty silników i obserwować wysokościomierz po wytraceniu prędkości własnej. Porozumieliśmy się z Bilkiem i mechanikami (by znów ich nie przestraszyć) i na 300 m wysokości przesunęliśmy dźwignie gaźników ku przodowi do oporu. Dobrze wyregulowane silniki powinny zachować około 200 obr/min, lecz lewy prychnął i stanął. Zajęli się nim mechanicy, jednak uruchomić go mogli tylko przy moim współudziale. Tymczasem zaś zmniejszony huk silników obudził z letargu Feliksa; zorientował się w sytuacji, stuknął palcem w wysokościomierz (by przyspieszyć jego wskazanie) i krzyknął:

— Padamy, przepraszam! — chwycił za dźwignię balastu i rąbnął 100 kg piasku z czterech wywracalnych worków.

Spojrzeliśmy w dół: smuga piasku wskazywała pod nami pomnik Kopernika na rynku toruńskim, przekupki przy straganach i przechodniów z zadartymi głowami; było około godziny dziesiątej rano.

Wysokościomierz wskazał oczywiście wznoszenie, a pozbawiony sterowności Lech wykonał nonszalancki w stosunku do toruniaków piruet i przemieniając się w balon wolny poszybował swobodnie ku Wiśle. Nie mogliśmy widzieć, jak otrząsano piasek z głów czy kapeluszy. Wiem w każdym razie tyle, że obywatele Torunia w swej delikatności nigdy nam o tym nie wspominali.

Zatrzymałem wentylator, a Bilek dodał gazu prawemu silnikowi, po chwili zaskoczył i lewy. Zaczęliśmy na nowo uczyć się reakcji sterów. Nalatywaliśmy nad pole wzlotów, starając się utrzymać sterowiec dziobem pod wiatr i próbując, jak to będzie z lądowaniem. Obsługa naziemna stała przy wskaźniku wiatru w przepisowym szyku i jej dowódca kiwał nam z entuzjazmem ręką. Bilek również złapał dryg w działaniu sterem wysokości. Jeszcze jedno okrążenie w lewo i tym razem podchodzimy na serio do lądowania, niestety, znad kamienic miasta. Dusimy zbyt lekkiego Lecha sterem ku dołowi; jesteśmy już na wysokości 100 m, a za chwilę 75 m, wydaje się nam, że zaczepimy podwoziem o dachy domów. Do pola wzlotów zbliżamy się na wysokości 50 m; redukujemy obroty silników. W tej chwili sterowiec z powrotem zaczyna nabierać wysokości, ale złudzenie nam mówi, że znajdujemy się niemal nad obsługą, więc Bilek pociąga dźwignię i zwalnia kłąb zwiniętej wleczki, który pada na ziemię około 100 m przed ludźmi. Czworobok obsługi złamał się i rozpoczął wyścig do malejącego kłębu liny, którą lekki Lech



wybierał z ziemi z coraz większą prędkością. Zdążą złapać czy nie?

Już pierwszy żołnierz dopadł do ostatniego metra liny i pochwycił ją, lecz ruchomy zwój sparzył go w ręce, wicc puścił. W tej chwili dobiegł drugi, podskoczył i zawisł na obu rękach, pierwszy chwycił go za nogi, podbiegli inni i uwięzili koniec wleczki w silnych dłoniach; już z dziesięciu trzyma linę. Wyłączyliśmy silniki.

Lech, chociaż lekki, lecz już uwięziony, ustawił się bokiem pod wiatr i zaczął kłaść się ku ziemi. Wtedy Feluś nie wytrzymał nerwowo i uruchomił cichcem balast wodny; na nie spodziewającą się niczego obsługę wylał 50 litrów wody. Po chwili sterowiec ustawił się „chorągiewką" i wkrótce zostaliśmy ściągnięci na ziemię. Lot trwał dwie i pół godziny."

Następne loty Lecha nie były tak dramatyczne, procentowało bowiem doświadczenie szkoleniowe. Pierwszy polski sterowiec dobrze przysłużył się w latach 1922—1926 wojskom balonowym i propagandzie lotnictwa. Wyszkolono na nim 18 pilotów oraz kilkudziesięciu członków załogi, w tym kilkunastu mechaników. Latano na nim nie tylko w okolicach Torunia, ale często wykonywano przeloty do Poznania i Jabłonny—Legionowa, gdzie stacjonowały baony balonowe z obsługą techniczną. Kilka razy w dzień i w nocy Lech pojawiał się również nad

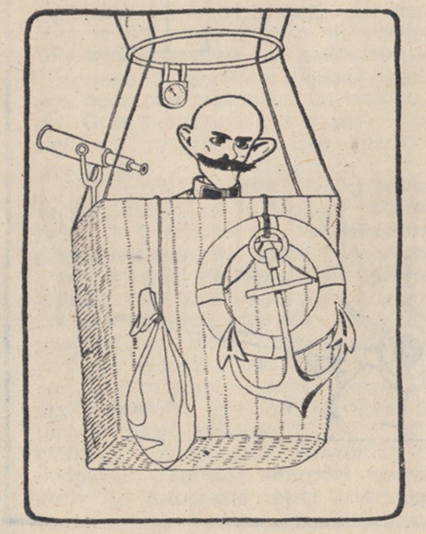


Obok: Sterowiec Lech na tle Zamku Królewskiego w Warszawie ● Niżej, po lewej: Odznaka pilota i obserwatora balonowego z lat międzywojennych. ● U dołu: Z teki karykatur — F. Bołsunowski w koszu balonu wolnego. Ze zbiorów autora.

Warszawą i Poznaniem. Na skutek zużycia, w 1926 sterowiec przeznaczony został do kasacji. Z jego powłoki zrobiono pięć dużych namiotów polowych, a silniki i gondola poszły na złom.

REORGANIZACJA WOJSK BALONOWYCH

W 1923 roku w skład wojsk balonowych w Polsce wchodziły cztery baony liniowe, Oficerska Szkoła Aeronautyczna w Toruniu oraz Centralne Zakłady Balonowe w Legionowie. Dowódcą I baonu w Poznaniu był mjr pil. ster. Hilary Grabowski, jego zastępcą — kpt. obs. bal. Czesław Brunner, dowódcą II baonu w Legionowie był mjr obs. bal. Witold Markiewicz, jego zastępcą — kpt. obs. bal. Konstanty Kamieński; dowódcą III baonu w Toruniu był mjr obs. bal. Aleksander Wilcz-Wisz, jego zastępcą — por. obs. bal. Piotr Kamieński; dowódcą IV baonu w Krakowie był kpt. pil. bal. Florian Rudnicki-Sipayłło; kierownikiem CZB był płk Marceli Chybczyński, a jego zastępcą — kpt. obs. bal. Sławomir Bilek. OSA w Toruniu wyszkoliła dziesiątki młodych oficerów-obserwatorów balonowych i pilotów sterowcowych. Wojska balonowe, których naczelną władzą był Wydział Balonowy Departamentu Lotnictwa



MSWojsk. z płk. A. Wańkowiczem na czele, wzrosły liczebnie i technicznie.

Jednakże, w związku z zamierzoną rozbudową lotnictwa, wojska bolonowe budziły u władz wojskowych w Polsce sprzeczne opinie z punktu widzenia ich wykorzystania w wojnie, jako wielce kosztowne a mało efektywne. Rzecznikiem balonów obserwacyjnych był jedynie Departament Artylerii MSWojsk., motywując to dobrymi doświadczeniami poligonowymi ostatniej wojny. Początkowo zamierzano w ogóle zlikwidować ten rodzaj wojsk, ale w końcu wybrano decyzję pośrednią: postanowiono je zreorganizować i znacznie zredukować.

Reorganizacja nastąpiła w 1924 roku. Liczbę baonów balonowych ograniczono do jednego, z miejscem stacjonowania w Toruniu. Składał się on z czterech kompanii balonów obserwacyjnych (po jednym balonie na uwięzi w każdej z odpowiednim wyposażeniem dodatkowym), kompanii szkolnej i parku technicznego oraz wydzielonej kompanii balonów zaporowych (dwa plutony po 5 tandemów balonów zaporowych), którą skierowano na miejsce postoju do Legionowa. W 1924 zlikwidowano także Oficerską Szkołę Aeronautyczną, wprowadzając na jej miejsce doraźne kursy oficerskie przy baonie balonowym. Powstałe przy reorganizacji i redukcji nadwyżki żołnierzy skierowano do jednostek lotniczych, a oficerów do szkół lotniczych. Dowództwo nad baonem toruńskim objął mjr pil. ster. Jan Wolszlegier. Nawiązał on do tradycji OSA, przyjął jej odznakę pilota i obserwatora balonowego oraz ustanowił 5 maja, dzień pierwszego startu balonu w Polsce niepodległej w 1919 — dorocznym świętem baonu balonowego.

Niebawem okazało się, że tego rodzaju organizacja wojsk balonowych hamuje rozwój, a co najważniejsze — nie odpowiada warunkom mobilizacji. Nastąpiły dalsze zmiany organizacyjne, w wyniku których baon balonowy w Toruniu otrzymał numer I, w Legionowie natomiast zorganizowano II baon balonowy. W skład każdego z baonów wchodziły dwie kompanie balonów obserwacyjnych (numerowane: 1 i 2) oraz jedna kompania balonów zaporowych (numerowana: 3). Pod względem dowodzenia I baon podporządkowano dowódcy 2 Grupy Aeronautycznej (Lotniczej) w Poznaniu, a II baon — dowódcy 1 Grupy w Warszawie.

Według danych z czerwca 1929, poszczególne baony balonowe posiadały następujące etaty osobowe: I baon — 30 oficerów (w tym 5 sztabowych), 76 podoficerów zawodowych, 290 szeregowców służby czynnej, 18 pracowników cywilnych; 74 podoficerów zawodowych, 280 szeregowców służby czynnej, 18 pracowników cywilnych. W tym stanie osobowym baony balonowe pełniły służbę i działały aż do połowy lat trzydziestych, mając znacznie lepsze możliwości doskonalenia załóg i personelu pomocniczego.

Wojska balonowe, mimo różnych reorganizacji, z racji zmian poglądów na zastosowanie balonów w przyszłej wojnie, przy zaledwie ich tolerancji przez władze wojskowe, stworzyły zarazem w latach dwudziestych trwałe podwaliny pod rozwój sportu balonowego w Polsce, rozwinęły bazę techniczną oraz wyszkoliły plejadę znakomitych pilotów i obserwatorów balonowych, którzy zasłynęli potem w latach trzydziestych.

MALOWANIE SAMOLOTÓW WOJSKOWYCH (87)

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

BYĆ NIEWIDZIALNYM W POWIETRZU

W okresie II wojny światowej zaistniała konieczność użycia samolotów doskonale widocznych, zwłaszcza podczas działań dziennych. Były to samoloty prowadzące formacje bombowe dzienne. Aby uformować szyki zespołu samolotów bombowych, liczącego ponad setkę maszyn, a następnie tak prowadzić zespół, aby nadleciał nad określony cel, w lotnictwie amerykańskim wprowadzono samoloty prowadzące szyk (nie mylić z jednostkami pathfinderów oznaczających cele). Samoloty te najczęściej nie miały uzbrojenia obronnego i ofensywnego, a ich zadaniem było prowadzenie grupy samolotów (przyjęto na jeden samolot prowadzący jedną Grupę Bombową). Samoloty te malowano na bardzo jaskrawe barwy, tak aby każdy mógł łatwo je zidentyfikować (nie tylko swój ale i wróg). Stąd też latanie w roli lidera formacji wymagało wielkiej odwagi. Na tablicach przedstawiono przykłady malowania samolotów prowadzących. Jest to zaledwie drobny ułamek liczby samolotów, jakie operowały w latach 1943—1945. Dają one dobry przykład malowania demaskującego, które też jest czasem potrzebne.

Sam pomysł nie był nowy, bowiem już w okresie działań I wojny światowej szereg samolotów specjalnie malowano na jaskrawe barwy, aby ułatwić dowodzenie w powietrzu większymi formacjami. Było to istotne w sytuacji, gdy nie stosowano jeszcze urządzeń łączności radiowej. Zagadnienia malowania tych samolotów przedstawione zostaną później, bowiem związane one były z pilotami-dowódcami.

Obecnie istnieje jedna grupa samolotów wojskowych, też malowana na jaskrawe barwy: żółtą lub pomarańczową. To samoloty i śmigłowce przeznaczone do działań ratownictwa morskiego.

TABLICA

1 — Samolot L-39 Albatros lotnictwa Afganistanu w typowym malowaniu samolotów szkolnych stosowanym w ZSRR. Polega ono na pokryciu samolotu dwiema barwami — białą i szarą z czerwonymi elementami dekoracyjnymi i zwiększającymi widoczność.

2 — Consolidated B-24D Liberator nr 41-23667 (numer zamalowano) Ball of Fire — samolot prowadzący formację 93 Grupy Bombowej 8AF. Zwraca uwagę brak uzbrojenia obronnego.

3 — Consolidated B-24J Liberator samolot prowadzący formację 458 Grupy Bombowej. Statecznik pionowy i ster skierunku w malowaniu typowym dla wszystkich samolotów 458 Grupy. Ten egzemplarz samolotu był także nieuzbrojony.



SAMOLOT JERZEGO BAJANA RWD-9S (SP-DRD)

Regulamin zawodów Challenge 34 dopuszczał masę własną samolotu 560 kg. Pozwalało to na zastosowanie silnika o mocy rzędu 221 kW (300 KM). Regulamin sprzyjał samolotom krótkiego startu i lądowania, dziś zaliczanych do kategorii STOL. Dużo punktów można było uzyskać za ocenę własności i konstrukcji: za trzecie i czwarte miejsce w kabinie, fotele załogi obok siebie, przejrzystość rozmieszczenia przyrządów pokładowych, widoczność z miejsca pilota i miejsc pasażerów, wygodę (przesuwane fotele, przestawialny orczyk, oparcia dla łokci, poduszki plecowe, łatwe wsiadanie, ogrzewanie, wentylację, dobry dostęp do dźwigni), osłonięcie całej kabiny załogi, możliwość ratunku (awaryjnego opuszczenia kabiny, również z uszkodzonego samolotu), automatyczną gaśnicę, sygnalizator pożaru, automatyczny rozruch silnika, składanie skrzydeł przez obrót wokół jednej osi, urządzenie do zmiany wyważenia i urządzenia zapewniające bezpieczeństwo lotu (skrzela, klapy).

Konstruktorzy Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych na Okęciu w Warszawie, inż. Stanisław Rogalski i inż. Jerzy Drzewiecki, za punkt wyjścia projektu nowego samolotu wzięli RWD-6, lecz oczywiście uwzględnili wszystkie postulaty regulaminu. Tak w 1933 powstał projekt czteromiejscowego zastrzałowego górnopłata RWD-9 o mieszanej konstrukcji i ze stałym podwoziem. Jego prototyp był gotów w październiku 1933. Do samolotu przewidziano silnik gwiazdowy konstrukcji inż. Stanisława Nowkuńskiego, GR-760, zbudowany w Polskich Zakładach Skody w Warszawie. Silnik wyróżniała bardzo duża moc przypadająca na każdy dm^3 jego pojemności (27 kW/dm^3), większa niż u ówczesnych zagranicznych silników. Dzięki temu RWD-9S (litera S oznaczała wersję z silnikiem Skoda) otrzymał lekki silnik o mocy większej niż samoloty konkurentów startujących w Challenge'u.

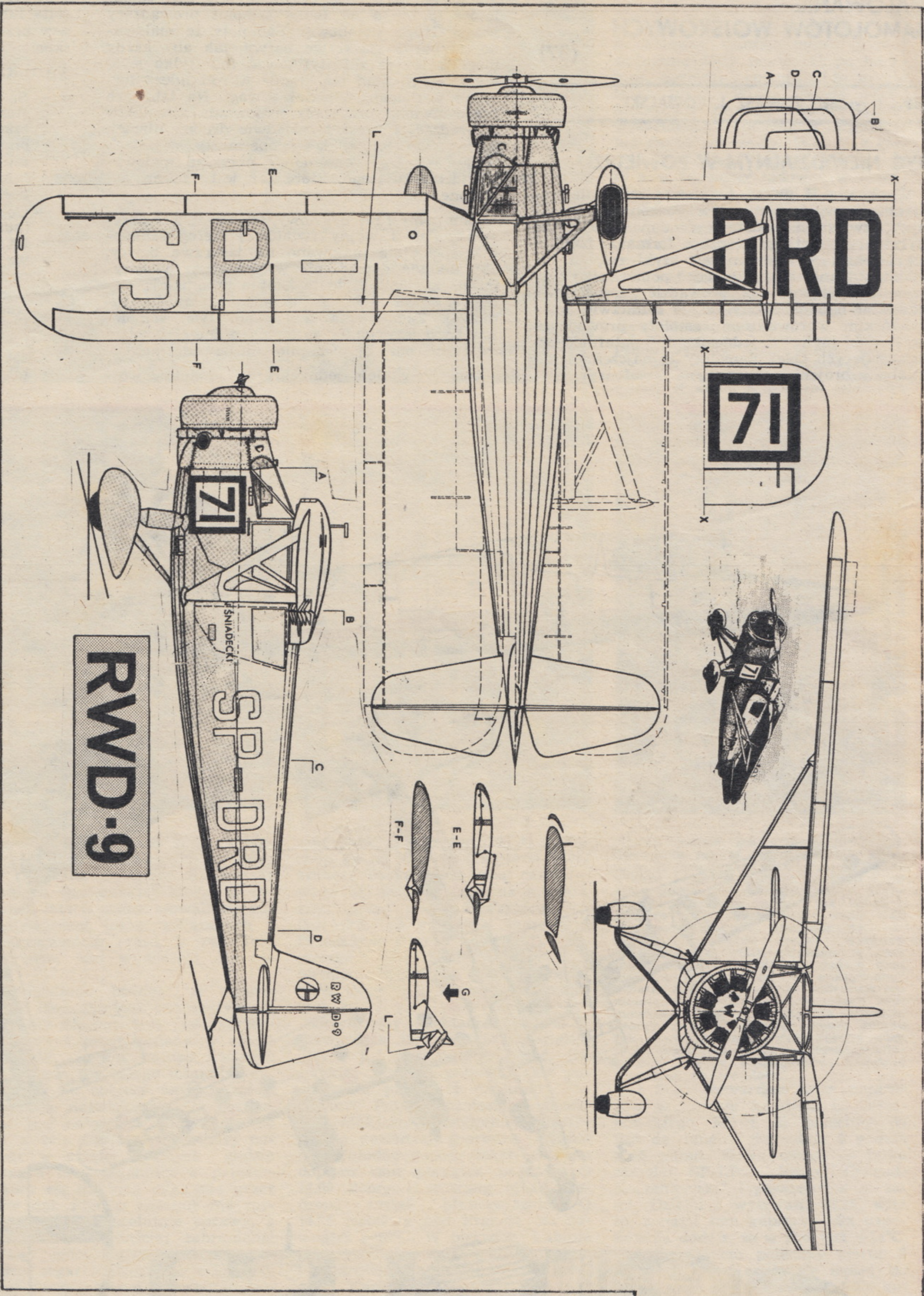
Bajan i Pokrzywka startowali w Challenge'u na RWD-9S nr fabr. 99 o znakach rejestracyjnych SP-DRD, imieniem Jan Śniadecki i z numerem konkursowym 71.

Przy projektowaniu i budowie samolotu dzięki współpracy z Instytutem Aerodynamicznym Politechniki Warszawskiej, w szczególności prowadzącym tam badania tunelowe inż. Czesławem Bieńkiem, zarówno uzyskano bardzo mały opór samolotu (co pozwoliło na osiąganie dużej prędkości maksymalnej), jak też zastosowano mechanizację skrzydeł, która pozwoliła na osiągnięcie prędkości minimalnej 54,1 km/h. W wyniku tego tzw. rozpiętość prędkości (czyli stosunek prędkości maksymalnej do minimalnej) wyniosła dla RWD-9S aż 5,2. Była to wartość wręcz rekordowa dla samolotów sportowych.

Dla uzyskania małej prędkości lotu skrzydła wyposażono w skrzela, klapy i klapolotki. Trójdzielne skrzela typu Handley-Page umieszczone były na krawędzi natarcia skrzydeł. Wysuwały się one do przodu po prowadnicach na łożyskach kulkowych. Tor ruchu skrzeli i położenie osi obrotu klap tak dobrano, że przy przejściu samolotu na duże kąty natarcia skrzela samoczynnie łagodnie się otwierały wychylając równocześnie sprzężone z nimi klapy o 40° a ponadto powodowały wychylenie się obu lotek do dołu o 15° (stąd nazwa — klapolotki). Lotki i klapy były szczelinowe, co zapewniało duże kąty natarcia.

Ponieważ przy prędkości minimalnej skuteczność lotek była niewystarczająca, dlatego zastosowano interceptory (przerywacze) o wymiarach 58 x 8 cm, na górnej powierzchni końców skrzydeł ze skrzelami. Wychylenie klap i wysunięcie skrzeli włączało ich działanie. Przerywacz otwierał się, gdy lotka unosiła się do góry. Podczas prób samolotu początkowo zastosowano za duże przerywacze, co powodowało gwałtowne przechylanie samolotu. Dzięki sprzężeniu skrzeli, klap i przerywaczy pilot mógł się posługiwać nimi bez pomocy mechanika.

Dla uzyskania krótkiego startu, pilot przy ściągniętym drążku sterowym (dla dociśnięcia płozy ogonowej do ziemi) i zahamowanych kołach zwiększał obroty silnika aż do mocy startowej. Wówczas, oddając drążek, podnosił ogon samolotu, by rozpędzić go na małym kącie natarcia, czyli z małymi oporami. Ściągnięcie drążka sterowego powodowało otwarcie skrzeli oraz klap i samolot wznosił się w górę. Krótkie lądowanie odbywało się przy całkowicie ściągniętym drążku sterowym oraz otwartych skrzelach i klapach bez wyrównywania samolotu nad ziemią. Przy opadaniu ok.



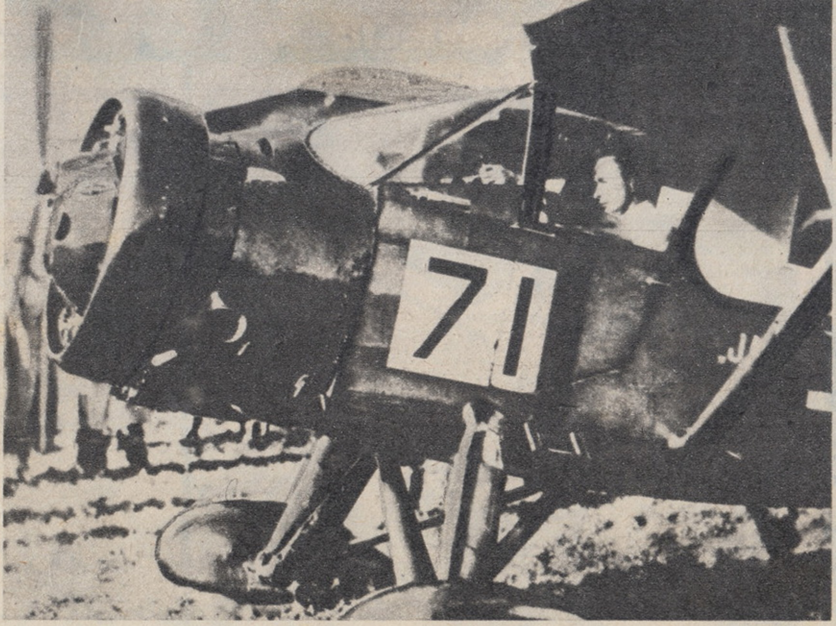
Rysunek został wykonany przez **FELIKSA PAWŁOWICZA**. Jego opis kolorystyczny samolotu SP-DRD różni się nieco od innych dotąd publikowanych. Zawiera więcej szczegółów, które podajemy poniżej: ● Znaki rejestracyjne samolotu na górnej powierzchni skrzydeł były czerwone, na dolnej — czarne ● Numer konkursowy 71 był czarny wraz z ramką ● Czarny znak aeroklubu na stateczniku pionowym ● Napis RWD-9 na usterzeniu pionowym z czerwonymi obwódkami ● Napis JAN ŚNIADECKI — srebrny. Pod napisem prostokątna tabliczka znamionowa ● Białe powierzchnie na rysunku były srebrnymi, zakropkowane — czerwonymi ● Kolektory spalin znajdowały się z obu stron kadłuba.

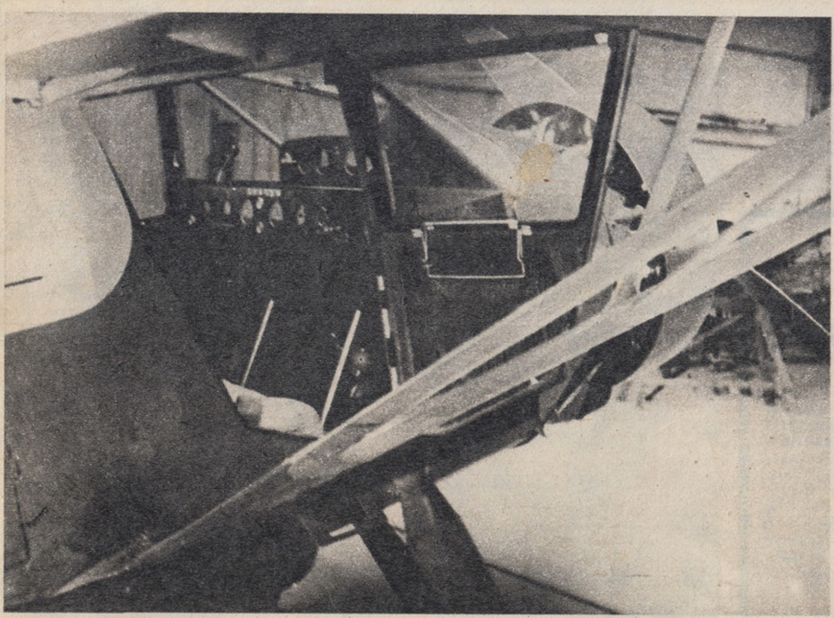
4 m/s podwozie w pełni amortyzowało uderzenie. Zbyt silne hamowanie powodowało unoszenie ogona, a wówczas śmigło zostawiało ślad na ziemi, lecz nie uległo uszkodzeniu.

Kabina miała miejsca po dwa obok siebie. Bajan zajmował miejsce z lewej strony, Pokrzywka z prawej. Oba przednie miejsca były wyposażone w sterownice. W górze kabiny znajdowały się dźwigienki blokowania skrzeli i klap. Tablica przyrządów była wyposażona w prędkościomierz, wysokościomierz, dwie busole, zegar czasowy, zakrętomierz, chyłomierz, wariometr, obrotomierz, manometr oleju, termometr oleju i paliwomierz. Z boków tablicy przyrządów znajdowały się dźwignie sterowania przepustnicą silnika. Dźwignie hamulców kół były umieszczone nad orczykiem. Między fotelami było umieszczone kółko przestawiania statecznika. Fotele regulowane. Z prawej strony kadłuba dwoje drzwi, z lewej z przodu — jedne. Drzwi w razie potrzeby awaryjne odrzucane. Na drzwiach — kieszenie na mapy. W przedniej szybie był wywietrznik. Okna w drzwiach otwierane. Pod tablicą przyrządów pasy do mocowania walizki. W dole kadłuba, pod kabiną, znajdował się bagażnik dostępny na ziemi.

Kadłub kratownicowy, spawany z rur stalowych chromomolibdenowych. Tylna część kratownicy kadłuba wykrzyżowana stalowymi drutami. Dla uzyskania dobrych kształtów aerodynamicznych wierzch i spód kadłuba otrzymały drewniane eliptyczne żeberka, na których położono drewniane listwy oprofilowania. Listwy zamocowano też z boków kadłuba. Na listwach naciągnięto płócienne pokrycie, które następnie pomalowano srebrną farbą aluminiową zabezpieczającą płótno i drewno przed działaniem promieni słonecznych. Z boków tyłu kadłuba były przyspawane uchwyty ułatwiające unoszenie ogona przy hangarowaniu.

Na zdjęciu obok: Jerzy Bajan w kabinie RWD-9 S „Jan Śniadecki". ● Poniżej: Widok na kabinę załogi RWD-9 S przez otwarte drzwi.





Podwozie dwukołowe, trójgoleniowe, z rur stalowych, z amortyzatorami olejowo-powietrznymi typu PZL o skoku 290 mm. Koła niskociśnieniowe Dunlop o średnicy 450 mm, z hamulcami Bendix, osłonięte blaszanymi owiewkami. Płoza ogonowa ze stalowej sprężyny piórowej z amortyzatorem olejowo-powietrznym.

Skrzydła dwudźwigarowe o stałej cięciwie, kryte sklejką do pierwszego dźwigara, a w części przykadłubowej do drugiego dźwigara. Pozostałe części skrzydeł kryte płótnem malowanym srebrną farbą aluminiową. Żebra drewniane sklejane z listewek. Zastrzały o układzie V dodatkowo usztywnione rozpórkami z rurek. Na końcach skrzydeł uchwyty ręczne.

Lotki szczelinowe wychylane różnicowo o obniżonej osi obrotu z noskiem wytwarzającym opór przy wychyleniu lotki do góry. Lotki wyważone masowo blachą mosiężną zamocowaną na krawędzi nosków. Napęd lotek linkowy, z linkami biegnącymi odcinkami prostymi między dwuramiennymi dźwigienkami, co umożliwiało wyeliminowanie krążków, na których linki pękają w wyniku częstego przeginania.

Składanie skrzydeł odbywało się wokół wspólnej osi pionowej sworznia tylnego okucia skrzydłowego i sworznia dolnego mocowania zastrzału. Do złożenia skrzydła trzeba było podnieść klapę i jej konsolę na skrzydło oraz wyjąć sworzeń przedniego okucia skrzydłowego. Skrzydła po złożeniu mocowane za pomocą zatrzasku do kadłuba. Czas złożenia i rozłożenia skrzydeł wynosił 44 s. Szerokość samolotu po złożeniu (3,25 m) umożliwiała transport wagonem kolejowym.

Usterzenie wolnonośne, konstrukcji drewnianej. Stateczniki kryte sklejką, stery płótnem. Połączenie statecznika poziomego i pionowego osłonięte owiewką z blachy. Statecznik poziomy przestawialny w locie za pomocą mechanizmu samohamowanego uniemożliwiającego samoczynne przestawienie go. Napęd sterów — linkowy.

RWD-9S **napędzany był** gwiazdowym 9-cylindrowym, chłodzonym powietrzem, silnikiem tłokowym sprężarkowym Skoda GR-760 o mocy nominalnej 191 kW (260 KM) przy 3 000 obr/min, o masie 155 kg, średnicy 0,97 m, z reduktorem o przełożeniu 3 : 2. Miał rozrusznik Viet na sprężone powietrze. Łoże silnika spawane z rur stalowych. Silnik był osłonięty pierścieniem Townenda. Przód kadłuba osłonięto blachą aluminiową. Śmigło dwułopatowe z elektronu (stop magnezu) przestawialne VDM Sieger RS o średnicy 2,1 m. Dwa zbiorniki paliwa w skrzydłach u nasady i jeden za kabiną, o łącznej pojemności 160 dm³. Normalny zapas paliwa — 100 dm³.

Malowanie: skrzydła, usterzenie i góra kadłuba — srebrne. Przód i dół kadłuba, podwozie i zastrzały — ciemnoczerwone. Znaki rejestracyjne na kadłubie srebrno-czerwone, na skrzydłach czarne. Napis RWD-9 na usterzeniu — czerwony, emblemat ARP niebieski z żółtym tłem. Numer konkursowy czarny na białym polu z czarną obwódką.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	11,64 m
Długość	7,6 m
Wysokość	2,03 m
Powierzchnia nośna	16,0 m²
Masa własna	560 kg
Masa użyteczna	230(370)* kg
Masa całkowita	790(930)* kg
Prędkość maksymalna	281 km/h
Prędkość przelotowa	255 km/h
Prędkość minimalna	54,1 km/h
Wznoszenie	9,5 m/s
Pułap	7 000 m
Zasięg	800 km
Rozbieg	55 m
Start na bramkę 8 m	76,1 m
Lądowanie znad bramki 8 m	76,9 m
Współczynnik obciąż. niszczącego	8
Przelotowe zużycie paliwa	25 l/h

* z załogą czteroosobową.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

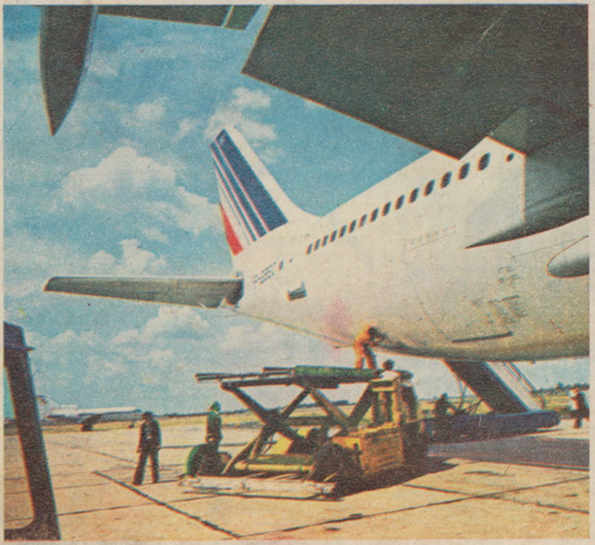
TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27-52-60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).

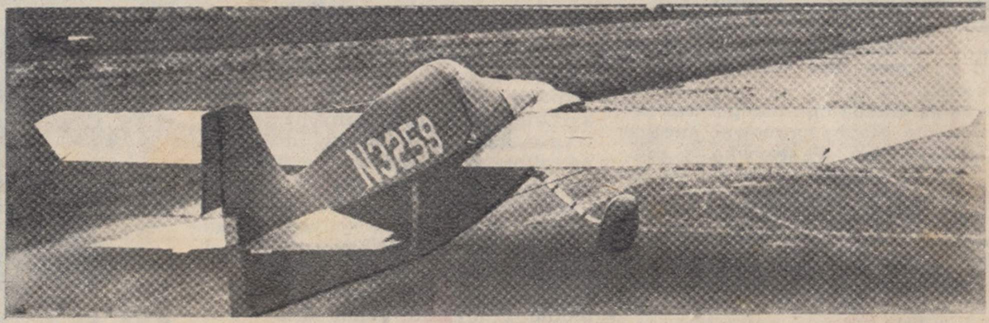
Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku: 31.VIII.1984 r. Zam. 6084. T-51. PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606



NA OKĘCIU

Samolot transportowy Airbus A-300 w Centralnym Porcie Lotniczym Warszawa-Okęcie oraz załadunek frachtu na jego pokład.





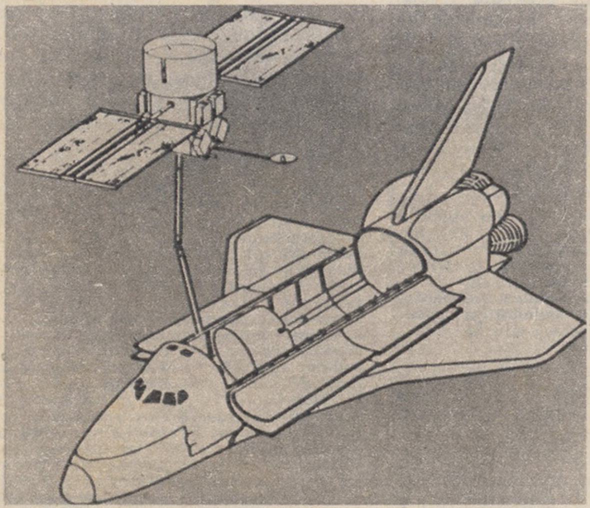




FORMUŁA V

Są to małe jednomiejscowe samoloty wyścigowe przewidziane do 6 okrążeń trasy długości 4 km (z 6 pylonami). Samoloty z silnikami VW. Oprócz Formuły Vau, znana jest Formuła 1, Formuła Open (bez ograniczeń) oraz Formuła Dwupłatowców.

Ciekawostka: w pierwszych wyścigach Formuły Vau zwyciężył 73-letni pilot i konstruktor samolotu: pokonał on trasę w 58 s uzyskując prędkość 249,67 km/h (na zdjęciu górnym).



LEKI Z KOSMOSU

Przyszła przemysłowa produkcja leków będzie się odbywała m.in. w wytwórniach wynoszonych i obsługiwanych samolotami kosmicznymi. Na rysunku: wyładunek satelity Leasecraft ze Space Shuttle.

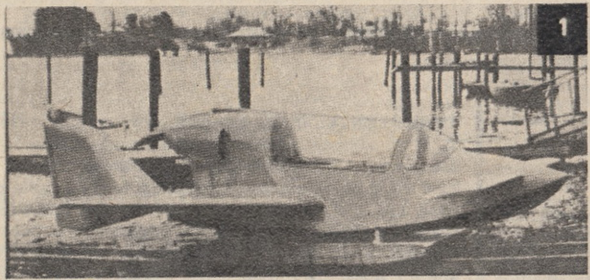
PILOT W AKROBACJI

Mistrz Włoch (1976) w akrobacji samolotowej Sergio Dallan sfotografowany w locie aparatem obsługiwanym odległościowo. Prędkość migawki 1/500 s. Widoczne jest działanie przeciążenia na pilota.

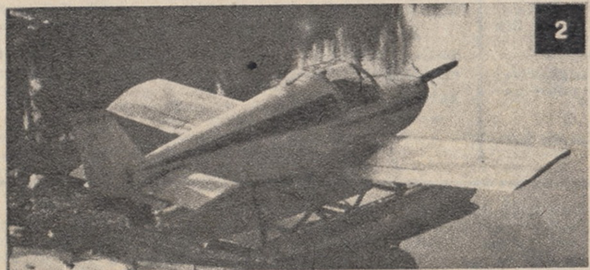


JESZCZE RAZ GRENADA

Według oficjalnych danych przedłożonych niedawno kongresowi USA w konflikcie na Grenadzie (patrz SP nr 2/1984) zginęło łącznie 87 osób, w tym: 18 Amerykanów (116 rannych), 24 Kubańczyków (59 rannych) i 45 mieszkańców wyspy (337 rannych). Spośród tych ostatnich było 24 cywilów, w tym 21 zbombardowanych w szpitalu. USA straciły 7 śmigłowców, a 11 zostało uszkodzonych. Siły amerykańskie na wyspie liczyły 6.500 żołnierzy, liczba personelu kubańskiego wynosiła 784 osoby.



1



2

MAŁE WODNOSAMOLOTY

1. **PD Merganser.** Dwumiejscowa kaczka z kompozytów. Łódź latająca.
2. **DP Zenith** (na zdjęciu u dołu). Dwumiejscowy produkowany przemysłowo w Kanadzie w zestawie części. Silnik o mocy 93 kW. Rozbieg — 3 s (wiatr 0 m/s), wznoszenie — 3 m/s, prędkość przelotowa — 170 km/h. Dwupływakowy.

Zdjęcia i rysunki: Krzysztof Czyż, „Aviasport", „Flug-Revue", archiwum.